TYGODNIK • 8.02.1976

CENA 3 ZŁ

6
1283

# SKRZYDLATA POLSKA



# Z LOTU




### ZAWODY MIĘDZYNARODOWE PILOTÓW LOTNI O PUCHAR ZAKOPANEGO

W dniach 22–27 stycznia br. odbywały się w Zakopanem pierwsze w kraju międzynarodowe treningi, pokazy i zawody pilotów lotni z udziałem 33 zawodników z Austrii, CSRS, RFN, Węgier, Włoch i Polski. Startowało 25 zawodników, a sklasyfikowano ostatecznie 21. Zawody zorganizował Urząd Miejski, Wydział Kultury Fizycznej i Turystyki oraz Zespół Organizacji Imprez „HYR" w Zakopanem.

Zawody o Puchar Zakopanego rozegrano na stromym stoku slalomowym Nosala (różnica poziomów – 225 m). Pogoda była piękna, słoneczna (temperatura –15°C, wiatr – 2 m/s), toteż u podnóża Nosala zgromadziło się kilka tysięcy widzów, wśród nich wielu turystów zagranicznych.

Zawody rozegrano w 2 konkurencjach: na celność lądowania i na długotrwałość lotu.

W celności lądowania najlepszym okazał się Węgier Ferenc Kiss, zaś w lotach na czas – Austriak Ferdinand Pigneter (2 min. 37 s). W klasyfikacji ogólnej zawodów zwyciężył Węgier Marton Ordody (164,17 pkt.). Kolejne miejsca zajęli: 2 – Jürgen Hoffmann z RFN (162,74 pkt.), 3 – Ferenc Kiss z Węgier (155,48 pkt.). Zawodnicy polscy znaleźli się na miejscach: 14 (Wojciech Gorgolewski z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, 86,22 pkt.), 16 (Jan Mirański z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego), 18 (Jerzy Majewicz z Aeroklubu Krakowskiego) i 20 (Kazimierz Romaniszyn z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego) – wśród 21 sklasyfikowanych pilotów lotni.

Zespołowo zwyciężyła drużyna Węgier, przed Austrią, RFN i Polską (ekipa CSRS liczyła 2 osoby, z Włoch startował 1 zawodnik).

W ostatnim dniu imprezy odbyły się pokazy. Tutaj klasą okazali się Węgrzy, którzy zademonstrowali po raz pierwszy w Polsce loty zespołowe z barwnymi świecami dymnymi. Ewolucje zespołów 3 i 2-osobowych były znaczone smugami białych, czerwonych i niebieskich dymów. Wyglądało to bardzo efektownie i było nagrodzone rzęsistymi oklaskami przez publiczność.

Zawodnicy polscy nie odegrali tym razem żadnej roli. Być może dlatego, że najlepsi – Jerzy Lutkowski i Andrzej Mądrzyk – nie startowali, lecz byli zajęci sędziowaniem zawodów. A szkoda!

O przebiegu zawodów o Puchar Zakopanego oraz nowościach technicznych tam pokazanych – napiszemy w następnych numerach „SP". **(W)**

### DNI ASTRONOMII I ASTRONAUTYKI W TORUNIU

W Toruniu zorganizowano w styczniu Dni Astronomii i Astronautyki. Z tej okazji eksponowano przez miesiac w Ratuszu Staromiejskim wystawę poświęconą międzynarodowej współpracy w badaniach Kosmosu. Wystawa ta, zorganizowana w sierpniu ub.r. w Muzeum Techniki NOT w Warszawie przy współpracy z Polskim Towarzystwem Astronautycznym, eksponowana była następnie w Obserwatorium Lotów Kosmicznych w Olsztynie, skąd przeniesiona została do Torunia.

### ŚMIGŁOWIEC SANITARNY LĄDOWAŁ NA ULICY BELWEDERSKIEJ W WARSZAWIE

Śmigłowiec Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, pilotowany przez pil. **Jerzego Rzewuskiego**, przewiózł z Płocka do Warszawy 20-letnią kobietę. Ponieważ o życiu człowieka decydują minuty, pilot podjął decyzję o lądowaniu śmigłowca na ulicy Belwederskiej, skąd karetka pogotowia przewiozła chorą do Instytutu Hematologii.

### STALOWY WAWRZYN — 75

W lotnictwie wojskowym zakończono współzawodnictwo za 1975 r. w dorocznym konkursie o miano najlepszego technika i mechanika sprzętu lotniczego pod nazwą „Stalowy Wawrzyn". Głównym organizatorem konkursu jest Dowództwo Wojsk Lotniczych, a uczestniczą w nim przedstawiciele jednostek lotniczych Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK, Marynarki Wojennej i Ministerstwa Spraw Wewnetrznych.

W klasyfikacji zespołowej tytuł mistrza lotnictwa Sił Zbrojnych wywalczył po raz drugi z kolei zespół oficera **Aleksandra Nobisa** z Wojsk Lotniczych. Indywidualnie przyznano jedenaście „Stalowych Wawrzynów", z których po pięć wywalczyli technicy i mechanicy lotnictwa Marynarki Wojennej i Wojsk OPK, a jeden reprezentant Wojsk Lotniczych.

### W SKRÓCIE

● **Nasz czołowy szybownik Henryk Poźniak** zajął 3 miejsce w plebiscycie gazety zakładowej Huty Stalowa Wola – „Socjalistyczne Tempo" – na najlepszych sportowców Stalowej Woli w 1975 r. Jego kolega klubowy, **Stanisław Kluk**, uplasował się w tym plebiscycie na 6 miejscu.

● **Nakładem Wydawnictwa MON** ukażą się w tym roku m.in. książki: opowieść autobiograficzna **J. H. Janczaka** pt. „Podcięte skrzydła", fragment dziejów Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii) oraz **Wacława Króla** pt. „Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii".

● **Już na początku lutego br.** samoloty rolnicze z olsztyńskiego oddziału ZUA odlecą na lądowiska polowe, by wcześniej niż zwykle rozpocząć prace agrolotnicze na polach wielkich PGR-ów.

● **We Wrocławiu obradował** 27 stycznia br. Zarząd Krajowy Klubu Twórców Lotniczych.

● Pracownik rzeszowskiej WSK „PZL", **Lucjan Telma**, oraz **Anna Leszczyńska** (b. pracownik WSK, obecnie PTTK), zostali wybrani w plebiscycie „Nowin" – „Rzeszowianami 1975".

● **Redakcja pisma WSK „PZL" w Rzeszowie** „Wiadomości Fabryczne" została wyróżniona przez ZG APRL dyplomem uznania – za popularyzację lotnictwa sportowego.

## PODZIĘKOWANIE JANUSZA MEISSNERA

Pan Jerzy R. Konieczny,
Red. Nacz. „SKRZYDLATEJ POLSKI"
w Warszawie

Szanowny Panie Redaktorze!

Za uprzejmym pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" składam Panu, red. Tadeuszowi Malinowskiemu i całemu Zespołowi Redakcyjnemu oraz wszystkim moim Czytelnikom, Lotnikom wojskowym i cywilnym, Przyjaciołom, Znajomym i Nieznajomym, serdeczne podziękowania za pamięć, życzenia, wyrazy sympatii i życzliwości, przesłane mi z okazji siedemdziesiątej piątej rocznicy urodzin.

Szczerze wzruszony

JANUSZ MEISSNER

**W NASTĘPNYM NUMERZE:**

- „CONCORDE" JUŻ LATA
- NA PRZEŁOMIE PIĘCIOLATEK — ROZMOWA z gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAWEM JAGIEŁŁĄ
- „OGAR" W MIELCU
- SĘDZIOWANIE AKROBACJI ZESPOŁOWEJ
- LOTNICTWO W OCZACH DZIECI
- CAŁYM SERCEM — SYLWETKA LOTNIKA
- PRÓBA STARTU I LĄDOWANIA — WSPOMNIENIE O FRANCISZKU ŻWIRCE

**NASZA OKŁADKA:**

Halina Rynkiewicz z Aeroklubu Warszawskiego, reprezentantka i rekordzistka kraju w szybownictwie, zdobywczyni „BIAŁEGO CUMULUSA" — nowego wyróżnienia naszej redakcji (patrz str. 5—6).

Zdjęcie: B. Koszewski

# NA HORYZONCIE

## KSZTAŁCENIE KADR W MIELCU

*Z początkiem tego roku odbyła się w Robotniczym Centrum Kultury w Mielcu uroczystość, która uświetniła ważną dla tamtejszej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" rocznicę. Nie odbiła się ona większym echem w kraju. Jedynie gazeta „Głos Załogi", organ samorządu robotniczego WSK „PZL", wyeksponował całą rzecz na pierwszej stronie, poświęcając uroczystości obszerniejszą relację. Bo też to dla Mielca ważna rocznica, a kiedy mówimy Mielec — myślimy o tamtejszej, największej wytwórni lotniczej w kraju, której dzieje są nierozerwalnie związane z miastem i regionem — i odwrotnie.*

*Otóż, minęło 15 lat od chwili powołania w Mielcu punktu konsultacyjnego Politechniki Krakowskiej. Na uroczystość rocznicową przybyli pracownicy naukowo-dydaktyczni politechniki, przedstawiciele kierownictwa polityczno-administracyjnego miasta i wytwórni, a także mieleccy absolwenci i słuchacze uczelni, pracujący w WSK. Jak przy takich okazjach bywa, mówiono sporo o dorobku uczelnianego punktu konsultacyjnego i o potrzebie systematycznego kształcenia wysoko kwalifikowanych kadr technicznych, bez odrywania ludzi od pracy zawodowej.*

*W Mielcu sprawa ta padła na wyjątkowo podatny grunt, znalazła właściwą atmosferę. Nastąpiło, z jednej strony — zrozumienie potrzeb przedsiębiorstwa, gdy chodzi o kształcenie kadr, z drugiej — wyszło się szerokim frontem naprzeciw zainteresowaniom pracowników studiami wyższymi. Połączenie wysiłków wytwórni i uczelni krakowskiej spowodowało uruchomienie systematycznego kształcenia pracowników WSK zaocznie.*

*Mało kto wie, poza mielczanami oczywiście, że w okresie minionego 15-lecia Politechnikę Krakowską ukończyło w Mielcu 432 absolwentów. Zdobyli oni dyplomy inżynierów i magistrów, m. in. inżynierów w specjalnościach obróbki narzędzi, technologii budowy maszyn, silników spalinowych i innych, co dla takiego zakładu jak WSK „PZL" ma znaczenie kapitalne. Znamienne przy tym, że tematy prac, przejściowych i dyplomowych, były w większości zaproponowane przez wytwórnię i związane z jej potrzebami, co — rzecz jasna — zwiększa ich wartość praktyczną.*

*W mieleckim punkcie konsultacyjnym Politechniki Krakowskiej studiuje obecnie 360 pracowników wytwórni. Jest on ściśle związany z potrzebami rozwojowymi WSK „PZL", świadczy o wzrastających możliwościach i potrzebach tamtejszego środowiska. W tym też kierunku zmierza pomoc zakładu, w której na pierwszy plan wysuwa się konieczność poprawy warunków pracy punktu konsultacyjnego PK. Jest już zresztą w tej sprawie program, mający być zrealizowany w ramach budowanego obecnie Zespołu Szkół Technicznych. Poza tym, planuje się systematyczne poszerzanie prac badawczych i wdrożeniowych postępu technicznego, do których zapraszać się będzie naukowców z politechniki i absolwentów uczelni. Widomy przykład zacieśniających się coraz bardziej związków nauk technicznych z praktyką przemysłową.*

*I jeszcze jedno. Jak wynika z relacji „Głosu Załogi", w wystąpieniach na uroczystości, zarówno prorektora Politechniki Krakowskiej doc. dra hab. inż. Kazimierza Szewczyka jak i dyrektora naczelnego WSK „PZL" w Mielcu mgra Tadeusza Ryczaja, podkreślano jednoznacznie, że absolwenci mieleckich studiów zaocznych reprezentują wysoki poziom wiedzy, a wielu z nich powołanych zostało na wysokie stanowiska kierownicze. Nic w tym dziwnego, skoro pomyślną współpracę Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu z Politechniką Krakowską cechuje również wysoki poziom.*

*Rola inżynierów i techników w procesie modernizacji naszej gospodarki jest podstawowa. Kształcenie wysoko kwalifikowanych kadr na przykładzie jednego tylko Mielca, świadczyć może o społecznym awansie działalności inżynierskiej, która przyczynia się skutecznie do sukcesów środowiska, w tym wypadku środowiska techniczno-lotniczego naszego przemysłu lotniczego.*

Ikarus

LOTNICTWO CZEKA NA NAJLEPSZYCH

# STUDENT LOTNIK ISTOTA NIEZNANA ?




Zdjęcie: B. Koszewski

I znów, jak co roku, maturzyści in spe zastanawiają się nad wyborem zawodu, kierunku studiów wyższych. Marzą się im dalekie podróże, a więc: archeologia śródziemnomorska, historia sztuki, handel zagraniczny, dyplomacja. Niechby nawet psychologia, byle nie technika. Trudne to, a potem jakieś plany, normy, dyscyplina przemysłowa. No cóż: odwrót zainteresowań młodzieży od studiów technicznych jest zjawiskiem ogólnoświatowym.

Lotnictwo, to technika najwyższej klasy. Wiodąca, obok elektroniki, w całym przemyśle. Dlatego też lotnictwo potrzebuje najlepszych: robotników, techników, inżynierów.

Tematem artykułu będą dziś inżynierowie, a ściślej: sprawy ich kształcenia. Logicznie rzecz biorąc, przesłanką dobrego inżyniera jest dobry student, a przedtem — dobry maturzysta. Od niego też zaczniemy.

Od dobrego maturzysty wymaga się zdania egzaminu wstępnego na wyższą uczelnię. Jeśli nie zostanie przyjęty na wybrany wydział, godzi się na każdy inny, gdzie są jeszcze wolne miejsca, byle się zaczepić. Nie wyszło np. z lotnictwem — ląduje na geodezji lub poligrafii. W opinii rodziny, kolegów — wszystko jest w porządku. Studiuje. Uczelnia go wyuczy, a o dobrą pracę nie musi się martwić. Dynamicznie rozwijająca się gospodarka narodowa naszego kraju potrzebuje przecież specjalistów z każdej dziedziny.

A więc wszystko się dobrze układa od razu na progu kariery zawodowej młodego człowieka? Właśnie — układa! Stosowane od lat w praktyce znane powiedzonko młodzieżowe: takie układy, doprowadziło do dość powszechnej stereotypowej postawy biernej. Młody człowiek bez entuzjazmu wybiera kierunek studiów kierując się zwykle modą, bez entuzjazmu studiuje, a jako absolwenta interesuje go tylko strona finansowa pierwszej pracy zawodowej, bez względu na wyniesioną z uczelni specjalizację. Nierzadko inżynier lotniczy idzie jako inżynier mechanik do pracy w rolnictwie lub budownictwie, gdy jednocześnie nasz przemysł lotniczy potrzebuje właśnie wielu inżynierów o tej specjalności. W porównaniu z wiodącymi w świecie zakładami lotniczymi nasycenie inżynierami lotniczymi różnych specjalności jest u nas 5—10 razy niższe.

A więc dotychczasowe kryteria określające dobrego maturzystę stają się obecnie niewystarczające, gdy chodzi o wyższe studia lotnicze. Dziś nie wystarczą już kryteria **ilościowe**, czyli liczba kandydatów chętnych podjąć studia lotnicze, i kryteria **jakościowe**, czyli dobre ich przygotowanie do egzaminów wstępnych. Istotną rolę zaczyna odgrywać trzeci czynnik niewymierny: **umiłowanie lotnictwa.** Wyższe uczelnie techniczne czekają na kandydatów, dla których lotnictwo jest życiową pasją, może nawet powołaniem. Bo tylko wtedy można mieć pewność, że wszyscy absolwenci uczelni rozpoczną pracę w lotnictwie lub dla lotnictwa oraz pozostawią po sobie trwały ślad już podczas studiów i potem, w pracy zawodowej. Będą aktywni.

25 lat temu na wydziały lotnicze wyższych uczelni technicznych przyjmowano rocznie 360 osób. Szkolono je w trzech specjalnościach. Obecnie na wydziały lotnicze politechnik w Warszawie i Rzeszowie przyjmuje się mniej nowych studentów, mimo że nasz przemysł lotniczy znacznie się rozwinął od tamtego czasu.

Studia lotnicze są dziś modne i uczelnie z pozoru nie mają kłopotów ze zgłoszeniami chętnych (np. ostatnio w Warszawie przypadało 1,8 kandydata na 1 miejsce). Ale po egzaminach wstępnych pozostaje jeszcze sporo wolnych miejsc i trzeba z konieczności przyjmować również tych co zdali ledwie, ledwie. Jest to konkretna ilustracja do tego, o czym mówiliśmy przed chwilą: nie ma z czego wybierać, jest tylko kogo uczyć. Dlatego też uczelnie wciąż czekają na kandydatów z prawdziwego zdarzenia — na pełnych zapału entuzjastów lotnictwa.

Spróbujmy teraz określić cechy osobowe kandydata na techniczne studia lotnicze. Są to: umiejętność logicznego myślenia i precyzyjnego wyrażania myśli, samodzielność w pracy, wytrwałość i nieustępliwość, łatwość nawiązywania kontaktów z ludźmi, umiejętność pracy w zespole, zdolność do pracy w napięciu nerwowym, szybka orientacja, dokładność i elastyczność, ambicja zawodowa. Do tego dochodzi życiorys lotniczy. Kandydat na studia powinien mieć już jakąś przeszłość lotniczą: czynnie uprawiane modelarstwo lotnicze, lotniarstwo, szybownictwo lub spadochroniarstwo.

Taki kandydat nie będzie miał trudności z dostaniem się na studia, ze studiami, a potem z twórczą pracą w umiłowanym zawodzie.

Że wymagania są duże? No cóż, komu się dużo daje, od tego można i trzeba dużo wymagać. A jakie możliwości studiów daje nowoczesna uczelnia lotnicza, poznamy na przykładzie Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej.

Wydział ma opinię jednego z najtrudniejszych na uczelni. Stąd wysoka ranga społeczna jego studentów. Zdarzyło się nawet, że gdy jeden z profesorów zaproponował pewnej studentce zmianę wydziału lotniczego na inny, ta poszła ze skargą twierdząc, że profesor tym samym zrobił jej... nieprzyzwoitą propozycję. Wykładowcy są entuzjastami lotnictwa. Dominują ludzie młodzi, z których każdy był lub jest czynnie związany ze sportem lotniczym. Po raz pierwszy od ośmiu lat dziekanem Wydziału MEL jest lotnik.

Studenci mają bardzo dobrą opiekę dydaktyczną. Na jednego pracownika naukowego przypada około 7 studentów (wskaźnik ten dla znakomitych uczelni świata wynosi 5 studentów, a więc jesteśmy tu w ścisłej czołówce). Wydział uczy bardzo dobrze. Absolwenci nie mają kłopotów z zatrudnieniem. Dla najlepszych organizowane są indywidualne programy studiów. Studenci mogą wówczas korzystać również z wybranych wykładów na innych uczelniach. Kształci się nawet przyszłych inżynierów-pilotów doświadczalnych. Prace przejściowe i dyplomowe dobiera się tak, aby były zgodne z zainteresowaniami studenta lub z perspektywą jego przyszłej pracy zawodowej. Studenci zamiast w spółdzielni studenckiej mogą dorabiać w instytucjach lotniczych. Dla najzdolniejszych absolwentów otwarta jest kariera naukowa. Studenci mogą się też wyżywać twórczo w Kole Naukowym Lotników (obecnie powstaje tam motoszybowiec KNL-1 z pchającym śmigłem); jest też modelarnia lotnicza. Mogą również uczyć się latać na szybowcach i samolotach.

Na absolwentów wydziału czekają: przemysł lotniczy, lotnicze instytuty badawcze, ośrodki PAN. Zapotrzebowanie na inżynierów lotniczych przekracza znacznie możliwości szkoleniowe uczelni.

Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" wiedzą dobrze, że nasz przemysł lotniczy znajduje się od 1971 r. na krzywej wzrostu. Perspektywy dalszego rozwoju techniki lotniczej w naszym kraju są bardzo optymistyczne. Dlatego też lotnictwo polskie wciąż czeka na młodych twórców — utalentowanych **konstruktorów** różnych specjalności. Mamy perspektywy rozwojowe, mamy nowoczesną uczelnię o światowym poziomie nauczania, mamy też zdolną młodzież rozmiłowaną w lotnictwie, urzeczoną bez reszty romantyką latania. Wdzięcznym zadaniem wszystkich ludzi lotnictwa jest wykrywanie młodych entuzjastów w modelarniach i na lotniskach oraz wskazywanie najzdolniejszym ich wielkiej życiowej szansy. Sprawa jest ważna. Chodzi przecież o jakość przyszłego inżyniera lotniczego.

Bo mózgu utalentowanego człowieka nie zastąpi żaden komputer. Wystarczy porównać „Łosia", który powstał w niewielkim lecz zdolnym zespole konstruktorskim w okresie, gdy nie było nawet kalkulatorów elektronicznych, z niektórymi samolotami współczesnymi będącymi wytworem setek tylko pracowitych konstruktorów tworzących w symbiozie z komputerami.

*

**Oto kilka refleksji na marginesie niedawnej wizyty dziennikarzy na Wydziale MEL Politechniki Warszawskiej.**

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Z wiatrem w zawody. Zdjęcie: J. Kibiński

— Jak już podawaliśmy, 19 stycznia 1976 r. odbyło się w Warszawie spotkanie redakcji „Skrzydlatej Polski" i „Horyzontów Techniki" z przedstawicielami różnych instytucji i organizacji społecznych oraz dziennikarzami, zainteresowanymi rozwojem lotni w naszym kraju. Cieszy nas, że akcja „Skrzydła dla wszystkich — Skrzydła dla każdego" znalazła tak wiele życzliwości. Świadczył o tym liczny udział zainteresowanych osób w naszym spotkaniu, który przeszedł najśmielsze nawet oczekiwania. Dziękujemy!

Przebieg spotkania też odbiegał swym charakterem od innych podobnych imprez. Zaczęło się od pokazu urokliwego barwnego filmu telewizji krakowskiej — „Narodziny Ikara". A potem zaczęła się dyskusja. I to jaka! Żywa, wszechstronna, żarliwa. Wszyscy byli za. Nawet potencjalni oponenci nie mogli się oprzeć tej oczywistej prawdzie, że ludzie chcą latać.

Podkreślano walory wychowawcze i sportowo-rekreacyjne masowego latania na lotniach. Zwłaszcza dla młodzieży. Ubiegłoroczne próby w wielu szkołach podgórza dały świetne wyniki. A więc potrzebne będą również proste i tanie minilotnie dla młodzieży szkolnej.

Jerzy Lutkowski i Andrzej Mądrzyk opowiedzieli o technice latania wyczynowego na lotniach. O zawodach i kierunkach rozwojowych lotni na świecie. Pokazali piękne zdjęcia z imprez, w których brali udział oraz literaturę fachową. Szokowały zdjęcia lotni krążących w ciasnych spiralach z przechyleniem nawet 90 stopni (!). Sprawa jest oczywista: Latanie wyczynowe na lotniach, to sport lotniczy najczystszej wody. Partner szybownictwa i spadochroniarstwa. Podkreślamy: partner, a nie konkurent.

Witold Sobieszczański omówił konstrukcję lotni „SP-Standard", opisaną w nr. 3 naszego tygodnika. Uczestnicy spotkania bardzo się nią interesowali. Zresztą prawdziwą lotnię można było obejrzeć na miejscu, rozwieszoną nad wejściem do sali. Wielu pytało, czy i kiedy mogliby spróbować polatać. Zapraszamy więc na majowe pokazy lotów, połączone z nauką latania. Szczegóły podamy w „SP".

Przedstawiciel Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego zapoznał ze stanowiskiem urzędu w sprawie lotni, które znalazło pełną aprobatę zebranych. Będą więc rozróżniane lotnie masowe klasy standard, budowane według projektów typowych i dostępne dla wszystkich spełniających podstawowe warunki zdrowotne (jak na kartę pływacką lub rowerową) oraz lotnie wyczynowe klasy otwartej, traktowane jako statki latające.

Jeśli chodzi o lotnie klasy standard, to najlepszym rozwiązaniem byłaby produkcja fabryczna gotowych zestawów materiałowych do samodzielnego montażu. Otwarta jest też sprawa szkolenia pilotów lotni oraz ich ubezpieczenia w razie wypadku.

# LOTNIE NA START

Takie były główne problemy dyskutowane na naszym spotkaniu. Większość z nich znajduje się już w fazie rozwiązywania i załatwiania. Informowały o tym wystąpienia przedstawicieli Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwa Oświaty i Wychowania oraz Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Pozostaje w zasadzie tylko problem zaopatrzenia materiałowego. Tu na razie trzeba korzystać z sieci handlowej sklepów z metalami nieżelaznymi. Oczekujemy więc współdziałania ze strony przemysłu i spółdzielczości pracy.

Rozpoczął się ROK LOTNI. Rozpoczął się dobrze. Od nas wszystkich zależy teraz czy potrafimy przypiąć SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH chętnych latania. Jak kraj długi i szeroki!

(W)

Fragmenty spotkania. Od prawej: Wicedyrektor CZLC mgr inż. Aureliusz Misiorek jest wyraźnie zadowolony. W środku: Redaktorzy naczelni — „Skrzydlatej Polski" i „Horyzontów Techniki" — witają uczestników spotkania. Z lewej: Konstruktor lotni „SP-Standard" udziela wyjaśnień. Zdjęcia: P. Elsztein







# LATAM!

Droga Redakcjo!

W „Skrzydlatej" zobaczyłem zdjęcie lotni. Mam podobną. Latam... Jestem jednym z wielu entuzjastów latania. Od lat marzyłem o lataniu. Od zeszłego roku...

Okazuje się, że wcale nie jest łatwo napisać o tym, co jest człowiekowi bardzo drogie czy bliskie. Inaczej się pisze sprawozdania czy wypracowania, a inaczej o czymś co siedzi w człowieku, co jest jego największym marzeniem.

Latanie.

Jak na ironię mieszkam blisko lotniska i widzę tych szczęśliwych, którzy są tam — w górze. Oni mogą. Oni już są pilotami. Oni latają. Są szczęśliwi. Zastanawiałem się często, czy dla nich jest to to samo, czym byłoby dla mnie, gdybym też latał? Czy przeżywają to tak samo?

Są młodzi. Różnie się na tych młodych patrzy, różnie się ich osądza. Z perspektywy moich 42 lat — ich długie włosy, ich tupet, niekiedy zarozumiałość, drażnią i irytują. A może to jest po prostu żal, że oni są młodzi, że mają możliwości, których ja już mieć nie mogę? Może. Okazało się jednak, że i ja je mogę mieć.

Lotnia.

Aparat, który i mnie wyniesie w powietrze. Start. Cudowne szybowanie i lądowanie, podobne lądowaniu ptaka. Czy to nie piękne? Czy to nie jest jeszcze piękniejsze od latania w ciasnej kabinie samolotu? A może mnie się tylko tak wydaje? Może cieszę się, że w ogóle mam możliwość latania?

Latam. To jest najważniejsze. Spełniły się moje marzenia. Mogę być w powietrzu i to jest to najpiękniejsze. Że nic łatwo nie przychodzi, to wszyscy wiemy. Ileż to razy gruchnąłem z kilku metrów o ziemię. Ileż to razy wyniosło mnie w górę wbrew mojej woli. Ileż prób z przesuwaniem środka ciężkości, aż do skutku. Wreszcie przychodzi ten piękny moment. Szybki — szybki rozbieg — oddanie sterownicy od siebie — oderwanie — lekkie ściągnięcie i lot. Lot piękny, spokojny, długi. Że lądowanie trochę nie tak? To nieważne. Jeszcze raz i jeszcze raz. Do zmęczenia.

Ukoronowaniem tych wspaniałych chwil było jedno z moich lądowań. Akurat najbardziej udane, najfajniejsze. Odwracam się z lotnią i widzę stojącego na górze człowieka, który lotniczym gestem, kciukiem do góry, chwali mój lot i lądowanie. Zmęczony i szczęśliwy po wdrapaniu się na górę poznaję jednego z najwspanialszych i najlepszych pilotów Franciszka Kępkę (ojca). Po pochwaleniu mnie i przywitaniu, natychmiast oberwałem za to, że robię to sam, bez asekuracji, bez kolegów, którzy w razie czego mogą pomóc itd. etc. Dzisiaj jest moim najserdeczniejszym przyjacielem, wzorem i nauczycielem.

Czy Wy kochani wiecie, że mimo 70 lat „stary" Kępka też lata na lotni? Co znaczy sport, w szczególności sport lotniczy. Nigdy nie będzie się starym. Dowodem tego jest właśnie Franciszek Kępka, człowiek, który ma serce na dłoni, najserdeczniejszy przyjaciel pilotów i nie tylko pilotów.

Droga Redakcjo! Nie chcę być samotnikiem. Serdecznie proszę, przyjmijcie mnie w szeregi członków KAK. Czy jest to możliwe?

**JANUSZ CIEPLIŃSKI**
**Katowice-Murcki**

Oczywiście! Serdecznie witamy w gronie członków KAK. (red).

# „ZŁOTY CUMULUS" dla HENRYKA MUSZCZYŃSKIEGO
# „BIAŁY CUMULUS" dla HALINY RYNKIEWICZ
# „CUMULUSOWE NIEBO" dla AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO



Po raz jedenasty publikujemy (na następnej stronie) dziesięć najlepszych wyników szybowcowych roku. Zgodnie z naszą tradycją, zestawienia obejmują najlepsze wyniki polskich pilotów we wszystkich konkurencjach wysokościowych, odległościowych i prędkościowych. Notujemy wyniki na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Są to więc zestawienia wyników najlepszych bezwzględnie.

Zasady naszej klasyfikacji są następujące: za 1 miejsce — 10 pkt.; za drugie — 9 pkt.; ...za 10 miejsce — 1 pkt. z tym, iż wynik uzyskany w jednym locie liczy się tylko raz. Do klasyfikacji zaliczany jest wynik wyżej punktowany. O ogólnej klasyfikacji pilota decyduje suma jego punktów. W klasyfikacji zespołowej liczy się suma punktów zdobytych przez pilotów — członków danego aeroklubu.

Po raz pierwszy zwycięzcom naszej klasyfikacji przyznajemy honorowe wyróżnienia: **„ZŁOTY CUMULUS"** — za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej; **„BIAŁY CUMULUS"** — dla najwyżej sklasyfikowanej szybowniczki oraz **„CUMULUSOWE NIEBO"** — dla aeroklubu, którego piloci zdobyli łącznie największą liczbę punktów.

Mamy nadzieję, iż nasze wyróżnienia staną się dobrą tradycją w szybownictwie polskim, że będą miłym sercu wyróżnieniem dla pilotów i aeroklubów, że wreszcie przyczynią się do dalszego rozwoju sportu szybowcowego.

Pierwszym zdobywcą „ZŁOTEGO CUMULUSA" został rekordzista i reprezentant kraju na najbliższe mistrzostwa świata, aktualny wicemistrz Polski w klasie otwartej, **Henryk Muszczyński** z Aeroklubu Ostrowskiego. W 1975 r. latał bardzo dobrze, równo i skutecznie. Jest bezsprzecznie jednym z najlepszych pilotów. Jego pierwsze miejsce w naszej klasyfikacji nie jest więc niespodzianką, lecz tylko potwierdzeniem wysokiej formy i nie mniejszych umiejętności. Henrykowi Muszczyńskiemu serdecznie gratulujemy „ZŁOTEGO CUMULUSA".

Tuż, tuż za H. Muszczyńskim uplasował się instruktor lotniczy CWL Leszno, **Stanisław Wujczak.** Jest to niejako kolejne potwierdzenie talentu i wysokich umiejętności tego młodego pilota.

„BIAŁY CUMULUS" przypadł w udziale **Halinie Rynkiewicz** z Aeroklubu Warszawskiego, reprezentantce kraju i nowej rekordzistce Polski. Jest to pewna niespodzianka, wobec niewątpliwych sukcesów Adeli Dankowskiej w ub. r. H. Rynkiewicz lata jednak bardzo ostro i szybko. Świadczą o tym jej rezultaty na trójkątach 100, 300 (rekord Polski) i 500 km, dzięki którym jako jedyna kobieta znalazła się w naszej dziesiątce. Jest pilotką o dużych perspektywach, z którą nasze szybownictwo wiąże niemałe nadzieje. Pani Halinie serdecznie gratulujemy „BIAŁEGO CUMULUSA".

I wreszcie nasza nagroda zespołowa. „CUMULUSOWE NIEBO" za 1975 r. przypadło w udziale Aeroklubowi Poznańskiemu. Na ten sukces zapracowali przede wszystkim piloci CWL Leszno, którzy są członkami poznańskiego aeroklubu: **Stanisław Wujczak, Janusz Centka, Ireneusz Dobczyński, Adela Dankowska i Józef Dankowski.** Ponadto swoje cegiełki do sukcesu AP dołożyli poznaniacy: **Henryk Jurczak i Jerzy Brzeziński.**

Zdobywca „CUMULUSOWEGO NIEBA" za 1975 r. może być dumny ze swych szybowników. Nasze gratulacje.




Zdobywca „Złotego Cumulusa" — 1975 r., Henryk Muszczyński z Aeroklubu Ostrowskiego.

Lektura tabei pozwala spojrzeć na nasze szybownictwo w 1975 r. jeszcze z jednej strony. Uwidocznia przy tym jego atuty i niedostatki oraz tendencje w lataniu szybowcowym obecnej doby.

W mozolnym zestawianiu tabel pomogła nam jak zawsze **Urszula Śliwak** z Biura ZG APRL. Ponadto — CWL Leszno oraz aerokluby regionalne, które na naszą prośbę, opublikowaną w kilku numerach „SP", przesłały do redakcji najlepsze wyniki latających u nich szybowników. Bardzo im za to dziękujemy.
**HEK**

## „SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

1. HENRYK MUSZCZYŃSKI (Aeroklub Ostrowski) — 28 pkt
2. STANISŁAW WUJCZAK (Aeroklub Poznański — CWL Leszno) — 27,5 pkt
3. FRANCISZEK KĘPKA (Aeroklub Bielsko-Bialski) 23,5 pkt
4–5. JANUSZ CENTKA (Aeroklub Poznański — CWL Leszno) — 20 pkt
JANUSZ GOGAŁA (Aeroklub Wrocławski) — 20 pkt
6. WIKTOR SZNUROWSKI (Aeroklub Warszawski) — 19,5 pkt
7. MIROSŁAW GAJEWSKI (Aeroklub Kielecki) — 19 pkt
8. HALINA RYNKIEWICZ (Aeroklub Warszawski) — 16 pkt
9–11. JERZY ADAMKIEWICZ (Aeroklub Kielecki) — 15 pkt
HENRYK JURCZAK (Aeroklub Poznański) — 15 pkt
JULIAN ZIOBRO (Aeroklub Podkarpacki) — 15 pkt

Zespołowo:

1. AEROKLUB POZNAŃSKI — 97 pkt
2. AEROKLUB WARSZAWSKI — 71,5 pkt
3. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI — 57 pkt
4. AEROKLUB KIELECKI — 37,5 pkt
5. AEROKLUB WROCŁAWSKI — 31 pkt

Piloci CWL Leszno przyczynili się walnie do zdobycia przez Aeroklub Poznański „Cumulusowego Nieba" za 1975 r. Na zdjęciu: Na starcie szybowcowym w Lesznie.
Zdjęcia: H. Kucharski i H. Muszczyński



# 10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH 1975

## WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

**Rekord międzynarodowy:** Paul F. Bikle (USA) — 14 102 m (1951 r.)

**Rekord Polski:** Stanisław Józefczak, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 12 560 m (1966 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 8830,5 m (1975 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Andrzej Świst (Nowy Targ) | — 9450 m |
| 2. | Bronisław Baranowski (Łódź) | — 9310 m |
| 3. | Kazimierz Wójtowicz (Nowy Targ) | — 9060 m |
| 4. | Zbigniew Otocki (Łódź) | — 8910 m |
| 5. | Stanisław Górny (Bielsko-Biała) | — 8825 m |
| 6. | Zbigniew Mrożek (Dęblin) | — 8810 m |
| 7. | Edward Chodkiewicz (Grudziądz) | — 8610 m |
| 8. | Bronisław Budzoń (Nowy Targ) | — 8560 m |
| 9. | Bernard Gebauer (Opole) | — 8410 m |
| 10. | Zbigniew Kubicki (Bielsko-Biała) | — 8360 m |

## PRZEWYŻSZENIE

**Rekord międzynarodowy:** Paul F. Bikle (USA) — 12 894 m (1951 r.)

**Rekord Polski:** Stanisław Józefczak, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 11 680 m (1966 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 7020,5 m (1967 r.)

**Przeciętna 10 najlepszych wyników 1975 r.** — 6570 m.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Andrzej Świst (Nowy Targ) | — 7700 m |
| 2. | Kazimierz Wójtowicz (Nowy Targ) | — 7150 m |
| 3. | Stanisław Górny (Bielsko-Biała) | — 6800 m |
| 4. | Bronisław Baranowski (Łódź) | — 6600 m |
| 5. | Zbigniew Mrożek (Dęblin) | — 6500 m |
| 6. | Leszek Bartczak (Łódź) | — 6300 m |
| 7. | Edward Chodkiewicz (Grudziądz) | — 6250 m |
| 8. | Marek Korneć (Jelenia Góra) | — 6200 m |
| 9–10. | Bernard Gebauer (Opole) | — 6100 m |
| | Zbigniew Kubicki (Bielsko-Biała) | — 6100 m |

## PRZELOT OTWARTY

**Rekord międzynarodowy:** Hans Werner Grosse (RFN) — 1460,8 km (1972 r.)

**Rekord Polski:** Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — 848,9 km (1969 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 602,45 km (1967 r.)

**Przeciętna 10 najlepszych wyników 1975 r.** — 531,8 km.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jerzy Adamkiewicz (Kielce) | — 645 km * |
| 2. | Zbigniew Wałas (Stalowa Wola) | — 550 km |
| 3. | Piotr Wojda (Białystok) | — 534 km |
| 4. | Marek Koselski (Jelenia Góra) | — 520 km |
| 5. | Józef Puszczyński (Jelenia Góra) | — 517 km |
| 6. | Mirosław Gajewski (Kielce) | — 513 km |
| 7. | Kazimierz Świrydowicz (Białystok) | — 512 km |
| 8–9. | Waldemar Jaworski (Świdnik) | — 510 km * |
| | Leszek Szczepaniak (Świdnik) | — 510 km |
| 10. | Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała) | — 507 km |

* po trasie łamanej.

## PRZELOT DOCELOWY

**Rekord międzynarodowy:** Hans Werner Grosse (RFN) — 1231,8 km (1974 r.)

**Rekord Polski:** Franciszek Kępka, Edward Łopato (Bielsko-Biała) — 636,6 km (1962 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 527,3 km (1971 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Piotr Wojda (Białystok) | — 534 km |
| 2. | Kazimierz Świrydowicz (Białystok) | — 512 km |
| 3. | Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała) | — 507 km |
| 4. | Zbigniew Rauch (Gdańsk) | — 506 km |
| 5. | Henryk Wrembel (Słupsk) | — 505 km |
| 6. | Antoni Kawzowicz (Wrocław) | — 504 km |
| 7–8. | Jerzy Karubin (Warszawa) | — 310 km |
| | Andrzej Patro (Kielce) | — 310 km |

## PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

**Rekord międzynarodowy:** Wiliam C. Holbrook (USA) — 1260,44 km (1973 r.)

**Rekord Polski:** Henryk Muszczyński (Ostrów) — 821,3 km (1975 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 528,4 km (1975 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1–2. | Henryk Muszczyński (Ostrów) | — 821 km |
| | Stanisław Wujczak (Poznań — CWL Leszno) | — 821 km |
| 3. | Edward Popiołek (Kraków) | — 725 km |
| 4. | Andrzej Bylok (Bielsko-Biała) | — 630 km |
| 5. | Mirosław Gajewski (Kielce) | — 444 km |
| 6–7. | Jan Bala (Olsztyn) | — 396 km |
| | Wiktor Sznurowski (Warszawa) | — 396 km |
| 8. | Alfred Bzyl (Bydgoszcz) | — 360 km |
| 9. | Jerzy Brzeziński (Poznań) | — 346 km |
| 10. | Andrzej Bański (Warszawa) | — 345 km |

## ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTNEJ

**Rekord świata:** Hans Werner Grosse (RFN) — 1012,2 km (1975 r.)

**Rekord Polski:** Janusz Centka (Poznań) — 769,4 km (1975 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1–2. | Janusz Centka (Poznań — CWL Leszno) | — 769 km |
| | Adela Dankowska (Poznań — CWL Leszno) | — 769 km |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

**Rekord międzynarodowy:** Klaas Goudrian (Afryka Płd.) — 175 km/h (1975 r.)

**Rekord Polski:** Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 152,73 km/h (1973 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 110,818 km/h (1973 r.)

**Przeciętna 10 najlepszych wyników 1975 r.** — 109,199 km/h.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Stanisław Wujczak (Poznań — CWL Leszno) | — 117,73 km/h |
| 2. | Ireneusz Dobczyński (Poznań — CWL Leszno) | — 115,55 km/h |
| 3. | Franciszek Szachewicz (Warszawa) | — 111,69 km/h |
| 4. | Henryk Jurczak (Poznań) | — 111,58 km/h |
| 5. | Tadeusz Skuza (Warszawa) | — 111,23 km/h |
| 6. | Jerzy Adamkiewicz (Kielce) | — 107,59 km/h |
| 7. | Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) | — 104,52 km/h |
| 8. | Adela Dankowska (Poznań — CWL Leszno) | — 104,10 km/h |
| 9–10. | Stanisław Kluk (Stalowa Wola) | — 104,00 km/h |
| | Halina Rynkiewicz (Warszawa) | — 104,00 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

**W tej konkurencji obecnie nie notuje się rekordów.**

**Najlepszy wynik krajowy:** Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) i Henryk Muszczyński (Ostrów) — po 117,71 km/h (1975 r.)

**Najlepsza przeciętna 10 wyników** — 108,683 km/h (1975 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1–2. | Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) | — 117,71 km/h |
| | Henryk Muszczyński (Ostrów) | — 117,71 km/h |
| 3. | Henryk Jurczak (Poznań) | — 116,55 km/h |
| 4. | Józef Dankowski (Poznań — CWL Leszno) | — 109,38 km/h |
| 5. | Stanisław Witek (Wrocław) | — 106,55 km/h |
| 6. | Henryk Toboła (Słupsk) | — 105,64 km/h |
| 7. | Ireneusz Dobczyński (Poznań — CWL Leszno) | — 104,74 km/h |
| 8. | Jan Pisarkiewicz (Łódź) | — 104,14 km/h |
| 9. | Janusz Centka (Poznań — CWL Leszno) | — 103,00 km/h |
| 10. | Franciszek Szachewicz (Warszawa) | — 101,41 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

**Rekord międzynarodowy:** Walter Neubert (RFN) — 153,43 km/h (1972 r.)

**Rekord Polski:** Edward Makula (Katowice), John Serafin — 122,063 km/h (1974 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 103,034 km/h (1974 r.)

**Przeciętna dziesięciu najlepszych wyników 1975 r.** — 102,682 km/h.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Julian Ziobro (Krosno) | — 105,70 km/h |
| 2. | Henryk Muszczyński (Ostrów) | — 105,40 km/h |
| 3. | Stanisław Wujczak (Poznań — CWL Leszno) | — 103,79 km/h |
| 4. | Janusz Centka (Poznań — CWL Leszno) | — 103,20 km/h |
| 5–6. | Halina Rynkiewicz (Warszawa) | — 102,83 km/h |
| | Franciszek Szachewicz (Warszawa) | — 102,83 km/h |
| 7. | Jan Madejczyk (Warszawa) | — 101,80 km/h |
| 8. | Janusz Gogała (Wrocław) | — 101,50 km/h |
| 9. | Roman Kościelny (Bielsko-Biała) | — 99,90 km/h |
| 10. | Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) | — 99,87 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 400 KM

**W tej konkurencji nie notuje się rekordów.**

**Najlepszy wynik krajowy:** Edward Makula (Katowice) — 109,435 km/h (1972 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 79,041 km/h (1970 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Janusz Gogała (Wrocław) | — 89,45 km/h |
| 2. | Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) | — 86,63 km/h |
| 3. | Mirosław Gajewski (Kielce) | — 75,43 km/h |
| 4. | Wiktor Sznurowski (Warszawa) | — 72,88 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 KM

**Rekord międzynarodowy:** M. Jinks (Australia) — 140,7 km/h (1975 r.)

**Rekord Polski:** Edward Makula (Katowice), Adela Orsi — 114,86 km/h (1974 r.)

**Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników** — 105,620 km/h (1974 r.)

**Przeciętna 10 najlepszych wyników 1975 r.** — 97,577 km/h.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Stanisław Kluk (Stalowa Wola) | — 108,35 km/h |
| 2. | Halina Rynkiewicz (Warszawa) | — 100,96 km/h |
| 3. | Wiktor Sznurowski (Warszawa) | — 100,80 km/h |
| 4. | Janusz Gogała (Wrocław) | — 98,11 km/h |
| 5. | Andrzej Bylok (Bielsko-Biała) | — 96,18 km/h |
| 6. | Julian Ziobro (Krosno) | — 96,00 km/h |
| 7. | Piotr Szczepański (Warszawa) | — 95,54 km/h |
| 8. | Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) | — 93,86 km/h |
| 9. | Henryk Poźniak (Stalowa Wola) | — 93,20 km/h |
| 10. | Janusz Centka (Poznań — CWL Leszno) | — 92,77 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 750 KM

**Rekord międzynarodowy:** E. Mount Biggs (Rodezja) — 124,9 km/h (1975 r.)

**Rekord Polski:** Janusz Centka (Poznań) — 93,072 km/h (1975 r.)

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Janusz Centka (Poznań — CWL Leszno) | — 93,07 km/h |
| 2. | Adela Dankowska (Poznań — CWL Leszno) | — 73,63 km/h |

Zestawił: HENRYK KUCHARSKI

NASZE ROZMOWY

# WYCHOWANIE MŁODZIEŻY POPRZEZ MODELARSTWO LOTNICZE

## z dyr. EUGENIĄ DZIARNOWSKĄ

Od dziesięciu lat obserwujemy działalność spółdzielczości mieszkaniowej w zakresie politechnizacji dzieci i młodzieży, co przejawia się między innymi w organizowaniu imprez małego lotnictwa. Zeszłoroczne 10 ogólnopolskie zawody, które rozegrano na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, były doskonałym przykładem współdziałania dwóch organizacji: Spółdzielczości Mieszkaniowej i Aeroklubu PRL.

Do Centralnego Związku Spółdzielczości Budownictwa Mieszkaniowego w Warszawie wybierałem się już od dawna. Ale dopiero w styczniu roku bieżącego odwiedziłem panią dyrektor EUGENIĘ DZIARNOWSKĄ, kierującą zespołem społeczno-wychowawczym CZSBM.

**— Proszę Pani, jak to się stało, że Spółdzielczość Mieszkaniowa jest, obok „Społem", najpoważniejszym sojusznikiem młodzieży lotniczej?**

— Spółdzielczość Mieszkaniowa, już przed laty, kiedy tylko rozpoczęła organizowanie działalności społeczno-wychowawczej, przyjęła za zasadę współdziałanie z organizacjami młodzieżowymi, w tym także z Aeroklubem PRL. W pracy naszej szczególny nacisk kładziemy na pomoc rodzinie w wychowywaniu dzieci. A więc np. wspólnie z Towarzystwem Przyjaciół Dzieci prowadzimy placówki opiekuńcze dla najmłodszych, organizujemy zespoły zainteresowań dla dzieci i młodzieży w wieku szkolnym, jesteśmy organizatorami imprez osiedlowych. Jeśli interesują pana liczby, to mogę podać, że ponad 50 tysięcy dzieci i młodzieży w wieku do lat 15 rozwija swoje zainteresowania w przeszło 2 tysiącach zespołów. W tym w 901 zespołach artystycznych, 504 politechnicznych, 330 oświatowych i 684 sportowych. Szczególnie dumni jesteśmy z działalności samorządów dziecięcych, występujących pod różnymi nazwami, jak np. dziecięce komitety domowe i grupy podwórkowe. Innym kierunkiem działalności społeczno-wychowawczej jest praca kulturalno-oświatowa wśród młodzieży starszej i dorosłych mieszkańców.

Pozwoli pan, że podam jeszcze kilka liczb. W osiedlach spółdzielczych prowadzimy 629 świetlic, 295 klubów i 63 domy kultury. Sieć tych placówek uzupełniają „społemowskie" ośrodki, biblioteki i ich filie oraz Kluby Międzynarodowej Prasy i Książki „Ruch". W sumie ponad 20 tysięcy młodzieży powyżej lat 15 i dorosłych korzysta z naszych ośrodków. Ponadto organizujemy imprezy sportowe. W roku ubiegłym mieliśmy ich ponad 7 tysięcy. Dużym powodzeniem cieszą się pracownie techniczne, a szczególnie modelarnie lotnicze.

**— Modelarnie, które prowadzicie, powstały dzięki czyjejś inicjatywie...**

— Mamy wspaniałych instruktorów, związanych w większości z lotnictwem. To ich zapał i doskonałe opanowanie wiedzy fachowej i umiejętności pedagogicznego postępowania z dziećmi i młodzieżą sprawiają, że coraz więcej powstaje nowych ośrodków, a praca w nich staje się doskonalsza. Wśród wielu wymienić można np. **Czesława Cimoszkę** ze Szczecina, **Kazimierza Stachniuka** z Lublina, **Bolesława Wojewódzkiego** z Warszawy czy **Krzysztofa Dobrowolskiego** z Nowej Soli. To nie są tylko i wyłącznie instruktorzy, czy organizatorzy ośrodków małego lotnictwa. To są wychowawcy młodzieży, pracownicy pierwszej, rzec można, linii frontu wychowania społeczno-politycznego, konkretni realizatorzy programu nakreślonego przez VII Zjazd naszej partii. Cimoszko zapoczątkował organizowanie obozów modelarskich w okresie wakacji. Inicjatywa ta znalazła szybko naśladowców i w roku ubiegłym w wielu naszych ośrodkach mieszkaniowych prowadzone były już obozy na wzór szczeciński.



Zdjęcie: P. E.

**— Jakie są te Wasze modelarnie i ile ich jest w całym kraju?**

— W pierwszym okresie naszej działalności chcieliśmy mieć jak najwięcej pracowni politechnicznych. Szybko jednak zorientowaliśmy się, że nie zawsze ilość odpowiada jakości. Niektóre pracownie wykorzystywały pomieszczenia zupełnie nie przeznaczone do tych celów. Obecnie dążymy do urządzania pracowni w pomieszczeniach specjalnie przygotowanych, a nie przystosowywanych. Nie zadowalają nas już „kąciki" modelarskie w przebudowywanych piwnicach czy strychach, a chcemy mieć ośrodki z prawdziwego zdarzenia, pracownie wzorowe pod każdym względem. W nowo powstałych domach kultury zakładane są już takie właśnie ośrodki. Przykładem może być oddany do użytku w 1974 roku dom kultury w Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Również za wzorowy należy uznać ośrodek powstały w Spółdzielni Mieszkaniowej we Wrześni. Modelarnia ulokowana tu została w pawilonie wolno stojącym, specjalnie przystosowanym.

Oczywiście, mamy wielu specjalistów od projektowania i budowy osiedli, ale przy wykonywaniu pracowni modelarskich korzystamy z doświadczeń Aeroklubu PRL. W roku ubiegłym wydaliśmy specjalną instrukcję, w której zawarte są założenia techniczne opracowane w ZG APRL, określające, jakim warunkom powinna odpowiadać idealna pracownia. Materiały te są cenną pomocą dla nowo budujących się osiedli. Godny uwagi jest fakt, że nie tylko duże miasta potrafią zbudować w swych osiedlach wzorowe pracownie modelarskie. Również małe miejscowości mają w tym zakresie wielkie osiągnięcia. Wymienić mogę Oławę czy Głuchołazy, gdzie istnieją doskonale pracujące modelarnie w osiedlach spółdzielczości mieszkaniowej. W Oławie przodują harcerze-lotnicy. W chwili obecnej mamy ponad 300 pracowni w całym kraju. W tej liczbie mieszczą się również modelarnie lotnicze.

Gdy chodzi o bardziej dokładne informacje, mogę podać aktualny stan „naszego posiadania" w Warszawie na dzień 1 stycznia br. Otóż w stolicy mamy 24 modelarnie wyłącznie lotnicze, a ponadto istnieje 11 pracowni ogólnotechnicznych, w których budowane są modele okrętów, pojazdów kołowych i wiele innych. Warto zaznaczyć, że w niektórych osiedlach, jak np. w Robotniczej Spółdzielni „Praga" na Bródnie, działają cztery pracownie techniczne, a w spółdzielni „Lokator" w Łodzi istnieje siedem modelarni.

**— Wspomniała Pani o obozach modelarskich. Wydaje mi się, że poświęcone one są raczej wypoczynkowi i sportom. Wiem, że prowadzicie również obozy szkoleniowe...**

— Chcemy organizować obozy specjalistyczne. Przecież nasi najmłodsi lotnicy interesują się różnymi dziedzinami sportu modelarskiego. W tym roku, na przykład, pojawią się na naszych imprezach modele rakiet. Pierwszy taki obóz szkoleniowy przeprowadzimy wspólnie z APRL w Lisich Kątach, w roku ubiegłym podobny obóz zorganizowano w Krośnie. Uważamy, iż taka forma doskonalenia modelarzy, przyszłych naszych instruktorów, jest właściwa i chcemy ją w dalszym ciągu popularyzować. Poza tym naszym pragnieniem jest stworzenie kilku ośrodków wzorowych poświęconych pracy szkoleniowej. W roku bieżącym zamierzamy otworzyć 3—4 takie ośrodki. Jeden z ośrodków zamierzamy uruchomić w Słupsku, przy współpracy z Aeroklubem Słupskim, drugi zlokalizowany zostanie na Śląsku, być może w Dąbrowie Górniczej, gdzie istnieje osiedlowy tor modelarski przy Spółdzielni „Lokator".

**— O ile mi wiadomo, nie jest to jedyny tor, którego budowę sfinansowała spółdzielczość mieszkaniowa?**

— Zbudowaliśmy ponadto dwa tory przeznaczone dla modeli latających w Płocku i Piotrkowie Trybunalskim.

**— Imprezy centralne, które organizujecie poprzez eliminacje rejonowe, sumują doświadczenia sportowców-modelarzy. Czy mają one jakieś osiągnięcia?**

— Mamy już pierwsze sukcesy sportowe. Czołówka modelarzy budujących modele latające na uwięzi rekrutuje się z naszych modelarni. W 1972 roku ekipa modelarzy brała udział w imprezie międzynarodowej w Sofii, gdzie w silnej konkurencji zajęliśmy 4 miejsce. Pragnę jednak podkreślić, że oprócz wyników sportowych, osiągnięć konstruktorskich, dobrej zabawy na otwartej przestrzeni, najbardziej cenne są sukcesy wychowawcze.

**— Mówimy wyłącznie o osiągnięciach. A czy dostrzega Pani niedostatki?**

— Nie wszystkie nasze ośrodki, jak już wspomniałam, dysponują w pełni wystarczającymi pomieszczeniami. Mamy ośrodki bardzo dobre, ale są i słabsze. Naszym najbliższym zadaniem jest pomóc tym słabszym, zbudować w miarę możności pracownie wszędzie tam, gdzie dotąd istnieją „białe plamy" na mapie naszej działalności, szczególnie dotyczy to nowych województw.

**— Na zakończenie chciałbym prosić o kilka informacji związanych z najbliższą przyszłością.**

— Będziemy kontynuować imprezy sportowo-modelarskie. W roku bieżącym w pierwszej połowie czerwca 11 zawody ogólnopolskie zorganizowane zostaną w Olsztynie, na lotnisku aeroklubu. Rozszerzymy ilość kategorii modeli budowanych w naszych ośrodkach. Myślimy o powiększeniu liczby torów modelarskich. Chcemy przy pomocy ZG APRL szkolić instruktorów. Pragniemy także doprowadzić do pomyślnego zakończenia sprawę budowy ośrodków wzorcowych. Wraz z Aeroklubem PRL zamierzamy stworzyć w Warszawie ośrodek modelarski na miarę stolicy Polski. Chcemy zbudować tor modelarski, pawilony z towarzyszącymi urządzeniami i wszelkimi nowoczesnymi rozwiązaniami.

**— Serdecznie dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał: PAWEŁ ELSZTEIN

# BOEINGIEM naprzeciw legendzie

ELŻBIETA POGORZELSKA

Korespondencja własna z Grecji

O szóstej rano na ateńskim lotnisku panuje głęboka noc. Długi, niekończący się dwuszereg Boeingów-707, samolotów wiodącego najwidoczniej typu w greckich liniach „Olympic". Czarne usterzenia pionowe całkowicie wtapiają się w noc i stąd efekt zupełnie osobliwy: barwne koła olimpijskie wymalowane na statecznikach wyglądają nierealnie, jakby zawieszone w powietrzu.

Tak zaczynam swoją podróż na Kretę. O, przepraszam, wycofuję się ze słowa nierozważnie użytego — tylko nie podróż, tylko nie podróż. Podróż to można odbyć na targi do Lipska albo do Nowego Targu po kożuch. Ale wyprawę na spotkanie z baśnią, z legendą, z wierzeniem zawsze nazywali ludzie udając się do różnych swoich Mekk — pielgrzymką. Pielgrzymuję więc na Kretę, mityczną prakolebkę lotnictwa, powęszyć po śladach Dedala i Ikara.

Samolot nazywa się Mount Olympus. Nieźle, choć gdyby przyszło wybierać między nim, a stojącym obok Mount Parnass... W wielkim wnętrzu „Olimpu" komfort robią takie szczegóły wystroju jak obicia przetykane złotą nicią, tapeta w latające ryby, pogodna, cicha muzyka z głośników. I stewardesy! Dobrze ubrane (granatowe spodniumy, ach jakie zgrabne) i bezbłędnie reprezentujące urodę Greczynek. Właśnie jedna z nich daje krótki pantomimiczny spektakl — milczący pokaz zapinania pasów. I startujemy, prosto w morze, bo lotnisko leży nad Zatoką Sarońską.

Chrońcie mnie bogi przed grzechem zuchwałości, ale sam Zeus musiał chyba patronować temu lotowi. Zresztą może nawet powinien, w końcu lecę na jego wyspę i z zamiarem otarcia się o sprawy jego rodziny, bo: na Krecie bóg bogów się wychował, tam osiadł potem z ukochaną Europą, tam też dali życie dwóm synom. Jeden z nich nazywał się Minos i on to, boski potomek, był mimowolnym inspiratorem idei latania — gdyby nie tyranizował Dedala, nie zmusiłby go do „pogłówkowania" nad konstrukcją skrzydeł. A więc: w delegację do zeusowego syna. „Olimpem". Dalipan można rozminąć się z rzeczywistością i — zdurniawszy — przywołać stewerdesę imieniem pięknej szafarki bogów z Olimpu: — O, Hebe! Dwie ambrozje proszę...

Otóż i spieszę wytłumaczyć, w czym upatruję opiekę niebios. Ten sam 50-minutowy lot, odbyty pełnym dniem lub głęboką nocą, byłby lotem zwykłym, nic nie mającym wspólnego z fantastyką. Ale brzask — brzask nad Morzem Egejskim oglądany z kilku tysięcy metrów, jest to zjawisko, które warto przeżyć samo w sobie. Gdyby zdarzyło się, że lotnisko w Heraklionie nie przyjęłoby naszego Boeinga i zawróciło go do Aten — to to widowisko za oknami lewej burty byłoby godziwą rekompensatą za nie osiągnięty cel!



Samolot Boeing-707-320 greckich linii lotniczych „Olympic Airways".



Morze i niebo, czarna lita ściana, na którą z tamtej strony napiera kipiący ocean ognia. Czarna kurtyna pęka pod tym naporem, przez szpary eksploduje wyzwolona purpura. Tak chyba wyglądał Chaos, który „był na początku" — „nieuporządkowana, ciężka i ciemna mieszanina ziemi, wody, ognia i powietrza". Czerń, już porwana na strzępy, formuje się w obrazy. Jakie? Wyobraźnia podsuwa przede wszystkim te, które wiążą się z miejscami zwiedzanymi wczoraj, przedwczoraj. Salamina. Płonące okręty, pożoga odbita w wodzie, pełzające kłęby dymów. Termopile...? Brunatna, nieogarniona nawała Persów. Naprzeciw — złoto lśniące w tarczach trzystu rycerzy Leonidasa, lśniące z całą mocą, choć tarcze już porzucone na ziemi, bo trzystu walecznych Spartan padło w nierównej walce.

Gdzieś tam, w tym gorącym kłębowisku żywiołów i barw, ponad sto kilometrów od trasy leży Ikaria. Wyspa, jak na greckie wyspy, średniej wielkości, przecięta kawałkiem szosy, zaludniona paroma wsiami, pozostająca poza siecią połączeń lotniczych. To tam legenda kazała zginąć Ikarowi. Po swoim locie, tyleż upajającym co nacechowanym synowską niesubordynacją, tam spadł ze szczątkami piór i wosku u ramion. I nazwano ten strzępek ziemi Ikarią. Ale taki jest koniec mitu, a któżby zaczynał od końca?

No i żegnaj fantazjo, bo dzień narzuca widzenie ostre, realne. Czas uregulować wstrzymywany oddech, a i kawą się zająć, podaną przez „Hebe", stygnącą na stoliku. Pod samolotem — wysp i wysepek mrowie. Te, które towarzyszą trasie po lewej, przynależą do archipelagu Cykladów. A w ogóle są ich w granicach Grecji setki, samych tylko zamieszkanych przeszło 150. Największe i najważniejsze z gospodarczego, politycznego i turystycznego punktu widzenia łączy z lądem jedenaście stałych i parę sezonowych linii lotniczych. Z tego aż dwie linie — do Heraklionu i Chani — prowadzą na Kretę.

Otóż i ona. Zagradza drogę już ogarnięta pełnym słońcem. Skalista jak inne, w paru miejscach wypiętrzona dobrze na ponad 2 tysiące metrów. Nadziana jak na rożen na 35 równoleżnik i — za dwie-trzy godziny — jak na rożnie smażąca się w upale drugiej połowy października.

Jakże łatwo docenić w tym rejonie geopolitycznym sielskość naszych lotnisk! W portach lotniczych tureckich wita i żegna pasażerów spory pododdział zakutych w hełmy żołnierzy z automatami gotowymi do użycia, tyle że lufy w dół. Z Istambułu wywiozłam niemiłe wspomnienie wozów pancernych uwijających się między samolotami. W Heraklionie spotyka podróżnych tylko jeden policjant, także gotów do zrobienia użytku z broni, ale nie jestem pewna czy tak samo liberalnie było tu za pułkowników. Zresztą policjant jest z gatunku dobrotliwych — nie zrzucając z twarzy marsa pozwala jednak fotografować, zarówno port jak samoloty. Zresztą jest co: lotnisko ciągnie się paskiem wzdłuż Zatoki Heraklejskiej i jeśli patrzeć z portu, to pod skrzydłami „Góry Olimp" bez przerwy przesuwają się statki o różnych sylwetkach, jakby ktoś o pomysłach Salvadore Dali podwieszał pod skrzydłami coraz to nowe makiety okręcików.

Muzeum w Heraklionie wypełnione jest autentycznymi skarbami kultury i nie dziwota, że jego sal pilnują nie szydełkujące emerytki, lecz rosłe draby o oczach paraliżujących jak wyloty luf. Na to muzeum trzeba by dnia, ja mogę wykroić ledwie dwie godziny, jednak ze wzrokiem wyczulonym na takie motywy jak skrzydło, pióro, postać zawieszona w przestrzeni itp. Niestety, nic z tych rzeczy. Więc szarża na literaturę. W księgarniach i sklepach pamiątkarskich oferują zbiory mitów kreteńskich, przewodniki, monografie Heraklionu i Knossos. Skrzydlaty mit zajmuje tam od dwóch wierszy do pół stroniczki. Ale dostaję adres do księgarni przy bazarze. Właściciel uruchamia przepaściste zaplecze i liczny personel. Urasta w stos to co mi znoszą — różne tytuły, języki, edycje. Rewelacji brak, u Parandowskiego bogaciej i więcej.

Przeglądam setki pocztówek. Może reprodukcja jakiegoś antycznego reliefu, malowidła, rzeźby nawiązująca do tematu? Może kreteńczycy nowożytni upamiętnili narodziny idei latania jakąś alegorią, której istnienie podpowie barwna karta pocztowa? Nie ma was jednak, Dedalu z synem, również w przemyśle pamiątkarskim. Czyżby was nie lubiano?

Z Heraklionu do Knossos parę kilometrów, parę drachm, miejski autobus. Jakiż ogromny triumf musiał przeżyć archeolog Artur Evans, odkrywszy tu ruiny Labiryntu, wspaniałego pałacu króla Minosa. Wygląda to tak, jakby z tego ogromnego budynku zdjęto piętra, aby jednym rzutem oka dało się z rysunku fundamentów odczytać całą fantastyczną zawiłość konstrukcji.

Kto z racji miłości do skrzydeł czuje się bliski Dedalowi, ma prawo do dumy. Bo udział De-

dala w budowie pałacu był ponad wszelką wątpliwość ogromny. Więc gdy się ogląda te wodociągi, te łazienki i świetliki w dachach, pierś sama wypina się w przód. Nasz człowiek. Pratatuś.

Kim był właściwie Minos? Postacią historyczną czy mityczną? Niestety, rozdzielić tę hiper-starą historię od baśni nie sposób. Jeśli był mitem, to po kim ten pałac, namacalny przecież, nie wymyślony? Jeśli był autentycznym królem, to skąd ci boscy rodzice? Więc może z krwi i kości człowiek, tak wielki i genialny, że dorobiono mu fantastyczne pochodzenie?

Pytanie jeszcze w tym miejscu ważniejsze: kim był Dedal? Z jakich pobudek on, Ateńczyk, zawitał na Kretę i dlaczego nie mógł jej opuścić?

Pewne jest tylko to, że był wielkim rzeźbiarzem i wychowawcą wielu artystów, że celował w posągach ale nie gardził i sztuką użytkową. Dalej wszystko traci jednoznaczność. Wersja pierwsza: Dedala sprowadził Minos. Potem tak się do niego przywiązał, że nie chciał go tracić jako człowieka i artysty. Wersja druga, najbardziej rozpowszechniona: Minos bał się o tajemnice pałacowe, dworskie, państwowe.

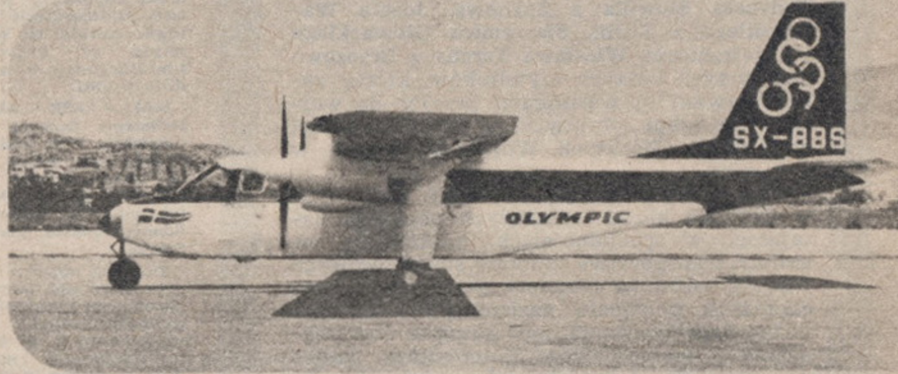
Ale jest jeszcze wersja trzecia, obrazoburcza, mocno Dedala odbrązowiająca. Otóż Pauzaniasz, autor starożytnego przewodnika po Grecji, nie ujmujac Dedalowi talentu i zasług artystycznych, przedstawia go jako tułacza o życiu nader zagmatwanym. Na Kretę zbiegł przed wymiarem sprawiedliwości, zabiwszy swego siostrzeńca Kalosa. Uznany przez Minosa winnym następnego przestępstwa (P. nie pisze jakiego), został z synem wtrącony do więzienia, skąd podjął znaną ucieczkę. No i masz babo placek! Dedal-kryminalista! Plama na honorze lotniczego drzewa genealogicznego i to już na samym pniu. Włos rwać z głowy ma się ochotę z pretensji do siebie, że w ogóle brnęłam nieszczęsna w lekturę tego Pauzaniasza.

Odlot z Heraklionu jest uciążliwy. W małej salce odlotowej głowa przy głowie jak w tramwaju. Rewidenci bagażu z trudem przychodzą do siebie po odkryciu kuchennego nożyka, który się był zapętał na dnie mojej torby podróżnej. Potem nieprawdopodobnie długo trwa wypełnianie Boeinga pasażerami. Po części stąd, że karty pokładowe w greckich liniach wskazują numer miejsca i pasażerowie pedantycznie poszukują swoich foteli. Wreszcie odlot. W czasie tych paru minut zanim odwrócimy się ogonem do Krety — na jedną krótką chwilę udaje mi się odnaleźć wzrokiem Knossos. Eh, gdyby ci dwaj na woskowych skrzydłach dołączyli do szyku... Ale jak uporczywie nie wpierać by nosa i obiektywu w okienko, niczyjego nie wypatrzysz wniebowstąpienia, nie ma żadnej człeko-ptasiej pary, a tylko wciąż i wciąż prozaiczna para silników na lewym skrzydle Boeinga.

Lećmy, nikt nie woła.



Short „Skyvan" w barwach „Olympic Airways".



Britten-Norman „Islander" lata na trasach międzywyspowych.



Piper „Cherokee" — taksówka powietrzna „Olympicu".


Śmigłowiec „Alouette-2" pełni w „Olympic Airways" rolę środka szybkiego przewozu pasażerów na krótkich trasach.



Piper „Aztec" używany jest jako dowozowa taksówka powietrzna.

# NASZE TRASY

## DO SZKOŁY CHORĄŻYCH

Przy okazji faktu, że Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło rekrutację kandydatów do szkół chorążych i podoficerskich szkół zawodowych (pisaliśmy o tym wstępnie w n-rze 4 z br.), pragniemy zamieścić nieco więcej informacji na ten temat, a tym samym odpowiedzieć na listy: **Zbigniewa Dąbrowskiego** z Poznania, **Wiesława Konopki** z Łomianek, **Tadeusza Słowika** z Żyznowa, **Józefa Waścińskiego** z Turbi, **Sławomira Głowackiego** z Dzietrzkowic, **Wiesława Terchy** z Brzozowa oraz innych naszych czytelników, którzy zainteresowani są warunkami przyjęć do wojskowych szkół lotniczych, a w szczególności do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie.

Otóż Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie kształci chorążych personelu latającego w specjalnościach: pilotów na samoloty transportowe, pilotów śmigłowcowych i nawigatorów na samoloty transportowe oraz chorążych personelu naziemnego i nawigatorów naprowadzania, nawigatorów doprowadzania i meteorologów synoptyków. Nauka na kursach 2-letnich lub 3-letnich. Na kurs 2-letni przyjmowani są kandydaci spoza wojska, którzy są absolwentami średnich szkół lub liceów ogólnokształcących, zaś na kurs 3-letni kandydaci z wojska, w tym także z długoterminowej służby wojskowej oraz dobrze przygotowani kandydaci spoza wojska, którzy są absolwentami zasadniczych szkół zawodowych.

Absolwenci szkół średnich przyjmowani są bez egzaminu wstępnego. Obowiązuje ich tylko próba sprawności fizycznej i badania psychologiczne. Pozostałych kandydatów obowiązuje ponadto egzamin wstępny z języka polskiego (pisemny), matematyki (pisemny i ustny) i fizyki (pisemny).

Program nauczania, oprócz przedmiotów społeczno-politycznych i ogólnowojskowych, obejmuje przedmioty specjalistyczne, takie jak: budowę i eksploatację płatowców, silników lotniczych i osprzętu, nawigację lotniczą, meteorologię, elektronikę, mechanikę lotu, szkolenie spadochronowe oraz loty praktyczne. Absolwenci uzyskują specjalność pilota lub nawigatora lotnictwa wojskowego, technika meteorologa oraz stopień młodszego chorążego.

Od kandydatów do szkół chorążych (a dotyczy to również Szkoły Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze i Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy) wymagane są następujące warunki: obywatelstwo polskie, odpowiednie wartości moralne, zdolność do służby wojskowej w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego, stwierdzona orzeczeniem właściwej komisji lekarskiej, stan wolny, wiek do 25 lat życia.

Kandydaci do szkół chorążych składają podania-ankiety do komendanta szkoły za pośrednictwem właściwej dla miejsca zamieszkania Wojskowej Komendy Uzupełnień, a kandydaci z wojska — drogą służbową. Dołączyć należy: ● wyciąg z aktu urodzenia i potwierdzenie obywatelstwa polskiego, w przypadku gdy kandydat nie posiada jeszcze dowodu osobistego, ● świadectwo szkolne stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczęszczający do ostatniej klasy szkoły średniej lub zasadniczej szkoły zawodowej mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie stwierdzające uczęszczanie kandydata do danej klasy, ● opinię dyrekcji szkoły, organizacji społecznej, politycznej lub zakładu pracy.

Próba sprawności fizycznej, badania psychologiczne oraz egzaminy wstępne odbędą się w I dekadzie sierpnia. Termin składania podań-ankiet wraz z dokumentami: do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych (kurs 2-letni) — 31.08.1976 r., do pozostałych szkół chorążych (w tym i na kurs 3-letni Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych) — 19.06.1976 r. (z)

# listy DO „SKRZYDLATEJ”

## UPAMIĘTNIJMY MIEJSCE ŚMIERCI WYBITNEGO KONSTRUKTORA

*We wrześniu ub. r. wybrałem się Warszawską Kolejką Dojazdową do Michałowic. Od stacji WKD Warszawa-Ochota to osiem przystanków i niecałe 15 minut podróży. Prawie prostopadle do toru w Michałowicach, po prawej jego stronie, ciągnie się uliczka o nazwie „Rumuńska”. Kilkaset metrów od przystanku, na posesji o numerze 21, okolona niską żelazną balustradą na podmurówce, na zielonej, przystrzyżonej murawie wznosi się żelazna ażurowa konstrukcja, zwieńczona u szczytu stromym, dwuspadowym daszkiem (patrz zdjęcie). Tuż pod daszkiem, na metalowej plakiecie, opada ku ziemi sylweta samolotu. Ażurowy obelisk umieszczono na betonowym cokole ze schodkami, a napis na brązowej płycie umieszczonej u szczytu schodów brzmi:*

**MAM — FARR — ARPA Koło Aerotechniczne Rumunii składają swój najgłębszy hołd wybitnym lotnikom i technikom, którzy się poświęcili na ołtarzu wiedzy lotniczej dnia 7.XI.1936: mjr pil. Mihail Pantazi, inż. pil. Jerzi Rzewnicki, kpt. inż. Roman Popescu, sekr. techn. Jerzy Szrajer.**

*Poniżej napisu na tablicy — orle skrzydła krzyżują się ze złamanym śmigłem. W miejscu upamiętnionym pomnikiem, utrzymanym w nienagannym, wskazującym na troskliwą opiekę stanie, runął na ziemię polski bombowiec PZL-30B „Żubr”, odbywający kolejny lot z rumuńską misją wojskową, przedstawiciele której finalizowali zakup kilkunastu samolotów tego typu dla swoich sił zbrojnych. Katastrofa tego, nieudanego, samolotu nabrała rozgłosu w ówczesnym świecie lotniczym i z pewnością nie przysporzyła chluby wytwórni, jak i podana przez komisję badającą przyczyny wypadku wersja, przypisująca jego spowodowanie... oficerom rumuńskim, którzy jakoby mieli nieumyślnie wyrzucić w locie drzwi awaryjne, uderzenie których oderwało silnik.*

*Pomnik ten, wyraz pamięci i szacunku Rumunów dla swoich lotników i ich polskich kolegów, przypomniał mi się z całą wyrazistością, gdy wracałem do miasta, na Placu Narutowicza. W tamtej chwili uprzytomniłem sobie, że właśnie na tym placu, u zbiegu ulic Słupeckiej i Grójeckiej, poniósł tragiczną śmierć w wypadku lotniczym najwybitniejszy polski konstruktor lotniczy, pilot inżynier Zygmunt Puławski.*

*21 marca upłynie 45 lat od śmierci twórcy rewelacyjnego podówczas „polskiego płata”, zastosowanego w metalowym samolocie myśliwskim P-1 (patent nr 13826 z 18 maja 1931 r.), który wystawiony na Salonie Paryskim wzbudził uznanie dla oryginalności konstrukcji i skierował zainteresowanie światowej opinii lotniczej na osobę twórcy i polskiego przemysłu lotniczego.*

*Zygmunt Puławski był absolwentem Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, czynnym członkiem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników. Praktykę odbywał we francuskich zakładach Bregueta, w kraju ukończył szkołę pilotów w Bydgoszczy, od 1927 roku został pracownikiem Centralnych Warsztatów Lotniczych, późniejszych Państwowych Zakładów Lotniczych. Zginął w wypadku lotniczym, wkrótce po starcie z lotniska Mokotowskiego na samolocie-amfibii własnej konstrukcji, mając zaledwie 29 lat.*

*W pobliżu miejsca katastrofy na próżno szukać jakiegokolwiek śladu upamiętniającego tamten wypadek sprzed prawie pół wieku. Chlubimy się tradycjami naszego przemysłu lotniczego, dumni jesteśmy z faktu, że kraj nasz jest ojczyzną wybitnych techników i naukowców, czy więc nie jesteśmy winni, przynajmniej niektórym z nich, kilku skromnych wyrazów pamięci i hołdu w postaci chociażby skromnej tablicy ze stosownym tekstem, umieszczonej na ścianie domu lub kamieniu położonym na skwerku? Co o tym sądzą władze Politechniki Warszawskiej, którą tak godnie reprezentował Puławski, co na to władze Aeroklubu PRL, Klub Seniorów Lotnictwa, dyrekcje Instytutu Lotnictwa i WSK-PZL, wreszcie redakcja „Skrzydlatej Polski”?*

*Z wyrazami szacunku i poważania*

**Tadeusz J. Drewnik**

Sądzimy, że propozycja naszego czytelnika jest całkowicie do zrealizowania. Koszt ewentualnej tablicy — niewielki, a korzyści płynące z jej umieszczenia byłyby niewymiernie duże. Szczególnie — w aspekcie wychowania młodzieży. **(Red.)**

# KORESPONDENCJE

## DKTL DZIAŁA!

Utworzony w grudniu ub. r. Dolnośląski Klub Twórców Lotniczych zaczyna prowadzić ożywioną działalność. Dzięki uprzejmości władz wrocławskiego Klubu Dziennikarza stało się możliwe organizowanie tam comiesięcznych spotkań członków DKTL, działaczy i sympatyków lotnictwa. Zebrania odbywają się w każdy pierwszy wtorek miesiąca od godz. 18.00.

Inauguracyjne spotkanie w dniu 6 stycznia br. ze znanym konstruktorem-amatorem i pilotem Józefem Borzęckim zgromadziło tak wielu entuzjastów lotnictwa, że musiano przenieść imprezę do dużej sali kinowej. Wyświetlono ciekawy, barwny film z bardzo dobrym komentarzem słownym, prezentującym piękno i romantyzm latania na amatorskich konstrukcjach, po czym bohater wieczoru — który spędził w powietrzu na skonstruowanych przez siebie motoszybowcach już ponad 800 godzin — długo, interesująco i niezwykle sugestywnie odpowiadał na dziesiątki pytań.

Była to wyjątkowo udana propaganda lotnictwa.

**Stanisław Błasiak**

**Pavel Kautzký — Bratři Čapki 875, 50002 Hradec Králové I, CSRS.** Ma 17 lat. Jest członkiem aeroklubu w Hradec Králové. Chętnie wymieniłby z innymi Czytelnikami naszego tygodnika książki o tematyce lotniczej. Może korespondować w języku czeskim, polskim i rosyjskim.

**Sławomir Dziennik — ul. Wł. Łokietka 4/38, 88-100 Inowrocław.** Ma 14 lat. Wraz z kolegą — rówieśnikiem, Jackiem Belterem, założyli klub „Dedal”. Interesują się i zbierają wszystko co łączy się z lotnictwem. Pragną nawiązać korespondencję z podobnymi klubami, lub kolegami o podobnych zainteresowaniach.




**Roman Antonowicz — ul. Kopernika 39/1, 42-200 Częstochowa.** Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”, pilotem szybowcowym i wielkim entuzjastą lotnictwa. Jest posiadaczem wielu cennych materiałów związanych z historią lotnictwa, które chętnie udostępni zainteresowanym. Wystarczy napisać list i załączyć zaadresowaną kopertę ze znaczkiem. Odpisze na każdy list.




### MIĘŚNIOLOTY

**Janusz Jagiełło — Łódź.** O mięśniolotach i warunkach konkursu międzynarodowego pisaliśmy w „SP” nr 36 i 46 z 1973 r. Witamy w gronie członków KAK!

### RADZIMY

**Marek Chmura — Kalisz.** Radzimy zwrócić się do redakcji „Techniki Lotniczej i Astronautycznej” (02-668 Warszawa, Al. Lotników 19 m. 4).

### LATAJĄCY WENTYLATOR

**Stanisław Jańczyk — Zagórze, woj. kieleckie.** Dziękujemy za korespondencję w sprawie „latającego wentylatora”. Życzymy powodzenia w staraniach patentowych.

### DZIURY POWIETRZNE

**Jan Skotniczy — Sosnowiec.** „Dziury powietrzne” spotykane na trasie lotu samolotów komunikacyjnych zależą m.in. od pory roku i pogody. Piloci starają się przeciwdziałać ich skutkom (przykrym dla niektórych pasażerów) omijając obszary „dziur”, ale nie zawsze jest to możliwe. Samolot w „dziurze” może przepaść nawet kilkanaście — kilkadziesiąt metrów. Zależy to również od wielkości (masy) samolotu i prędkości lotu. Im większy i szybszy samolot, tym mniej wrażliwy na „dziury powietrzne”. Ciśnienie w instalacji hydraulicznej chowania podwozia i klap samolotu może wynosić 300 $kG/cm^2$ (instalacja wysokociśnieniowa). Wówczas przewody mogą być małej średnicy (główny — Ø 10 mm, powrotny — Ø 8 mm, awaryjny — Ø 6 mm). Spotyka się też instalacje niskociśnieniowe.

RYSUNEK PŁATA W ROZWINIĘCIU!

AA

105 15 55 270 40 20 20 450 40 25 25 16

20 45 +3° 115 12 SC 56 40

SCHEMAT WZNIOSU PŁATÓW

100

# SZYBOWIEC KLASY „małe formy”

KONSTRUOWAŁ LUBOŠ LOUŽENSKÝ
LMK VODŇANY * CZECHOSŁOWACJA

„WG”

MIEJSCE DZIELENIA KADŁUBA

SCHEMAT PRZEDNIEJ CZĘŚCI KADŁUBA
BALSA ≠5mm
SKLEJKA ≠2mm
DESKA LIPOWA 2mm

500

SCHEMAT DZIELENIA KADŁUBA

AA (1:1)
NIĆ LNIANA Ø 0,5mm
DRUT STALOWY Ø 3mm
SOSNA 3×3
BALSA ≠2 mm
BALSA 3×20
BALSA 5×5
SOSNA 3×5
DRUT ST. Ø 0,3mm

25 ±0°

BB (1:1)
BALSA 3×4
BALSA 2×8
BALSA ≠1,5mm
BALSA 2×12

BB 32 80 360 100 10

OPRACOWAŁ NA PODSTAWIE „modelář” JERZY J. KACZOREK * 1976



Polski „Mosquito” w mistrzowskim wykonaniu Czesława Jurka. Model przeznaczony do lotów na uwięzi. U dołu z lewej: „Mosquito” zdalnie kierowany podczas startu. Z prawej: Modele redukcyjno-latające na uwięzi podczas dorocznej imprezy łódzkiej Memoriału Różańskiego. Zdjęcia: P. Elsztein i „Modele Magazine”






# CO BUDUJĄ MODELARZE

W tym tygodniu przedstawiamy interesującą konstrukcję modelu szybowca, opracowanego przez modelarza z CSRS. Jest to model tak zwanych „małych form”, coraz bardziej popularnej kategorii nie tylko w rozgrywkach juniorów, ale i doświadczonych zawodników. Uwagę zwraca oryginalne umieszczenie skrzydeł na silnie wyciętej przedniej części kadłuba. Podobny nieco układ stosował niegdyś u nas w modelach szkolnych Julian Falęcki. Konstrukcja mieszana, balsowo-sosnowa. Dla ułatwienia transportu i tak niewielkiego modelu zastosowano dzielony kadłub, niezależnie od dzielonych skrzydeł i oczywiście odejmowanego usterzenia wysokości.

Ulubioną, chociaż trudną dziedziną, są modele redukcyjno-latające. Szczególnym powodzeniem cieszą się modele samolotów bojowych. Obok podajemy zdjęcia kilku modeli, w tym model na uwięzi naszego mistrza Czesława Jurka. Jest to samolot „Mosquito” w barwach polskich dywizjonów. Podobny model, ale przeznaczony do lotu swobodnego i zdalnie kierowany, zbudowali dwaj modelarze: Francuz Pierre Philippe i Szwajcar André Matthey. Ich model ma rozpiętość skrzydeł 2,10 m, dwa silniki Enya 40, obciążenie jednostkowe powierzchni skrzydeł wynosi 70 g/dm². Prędkość lotu sięga 140 km/h, a prędkość lądowania około 25 km/h.

Interesujący może być fakt, że dwaj konstruktorzy zamierzają model swój przygotować do produkcji fabrycznej w zestawie materiałowym. Zbudowali zatem dwa prototypy, badając dokładnie zarówno sprawność modelu w locie, jak i jego niezawodność w eksploatacji. Pierwszy model miał masę startową 7,8 kg, drugi znacznie lżejszy ma już 5,8 kg. Jak wynika z informacji konstruktorów, dwusilnikowy model zdalnie kierowany daje się zupełnie poprawnie pilotować, przy pomocy naturalnie aparatury wieloczynnościowej, gdyż konieczne jest sterowanie nie tylko lotkami, sterem wysokości i kierunku, ale także silnikami i klapami podskrzydłowymi. Model lata doskonale. Na zdjęciu zaczerpniętym z miesięcznika „Modele Magazine” widzimy „Mosquito” podczas doświadczalnego startu.

O tym wszystkim piszemy, aby przypomnieć naszym konstruktorom, że i u nas od dwóch już lat organizowane są zawody przeznaczone specjalnie dla radiomodeli redukcyjno-latających. I w tej kategorii oczekiwać należy w roku bieżącym konkretnych wyników.



Inż. Franciszek Janik oraz Franciszek Hynek przed startem w zawodach o puchar Gordon Bennetta w 1936 r. (4 miejsce).

# PROFESOR JANIK

**Należał w okresie międzywojennym do nielicznych lotników wszechstronnych, mających uprawnienia pilota samolotowego (sportowego i wojskowego), szybowcowego, balonowego i skoczka spadochronowego. Był pierwszym cywilnym pilotem balonowym wyszkolonym w Polsce, który uzyskał licencję, a także cenionym działaczem lotnictwa sportowego oraz równolegle pracownikiem naukowym i przemysłu lotniczego.**
**Umiał, jak mało kto, połączyć swe liczne zainteresowania z obowiązkami zawodowymi i funkcjami pełnionymi w organizacjach lotniczych, społecznych, a w latach ostatnich w Polskim Towarzystwie Astronautycznym. Wszędzie cieszył się dobrą opinią, szacunkiem i autorytetem, wszędzie wywiązywał się z nałożonych nań obowiązków. Szczególnie w ostatnich dwudziestu latach swego pracowitego życia najtrwalsze ślady pozostawił w nauce i szkolnictwie wyższym. W pamięci młodzieży akademickiej zapisał się jako przyjaciel, doradca, opiekun i rzecznik jej spraw. Umiał bowiem znaleźć klucz do serc i umysłów młodzieży akademickiej. Zwierzała Mu się ze swych trosk, dzieliła się opiniami, miała do Niego pełne zaufanie. Zdobył sobie autorytet młodzieży studenckiej, jej niekłamany, szczery szacunek. Jego troska o tę młodzież nie oznaczała uprzywilejowania. Pomoc swą rozumiał na zasadzie wzajemności; rekompensatą bowiem miał być jej aktywny udział w nauce oraz pracy społecznie użytecznej.**
**W sytuacjach najtrudniejszych był stanowczy, odważny i bezkompromisowy. Jego szlachetność i bezstronność, a nade wszystko wyrozumiałość, jednały Mu sympatyków. Nie dbał o rozgłos i sławę. Był człowiekiem nadzwyczaj skromnym, pozbawionym zawiści zawodowej. Uwielbiał systematyczność, porządek graniczący z przesadą.**
**Cechowały Go wysokie wartości moralne, rozsądek, prawość charakteru, uczciwość postępowania wobec każdego. Od siebie wymagał najwięcej. Takim pozostał do ostatnich chwil życia.**

W dzieciństwie pasjonował się obserwowaniem ptaków. Zazdrościł im lekkości, zwinności, a przede wszystkim możliwości latania. Gdy miał czternaście lat — był to rok wybuchu pierwszej wojny światowej — nad swą rodzinną wioską Mszanką pod Gorlicami zobaczył po raz pierwszy lecące samoloty. Dowiedział się, że ich miejsce postoju znajdowało się kilka kilometrów poza wioską. Odbywał tam piesze wycieczki, aby móc je z bliska obejrzeć, a następnie za zgodą wartownika dotknąć. Spełniło się więc Jego pierwsze młodzieńcze marzenie. Na drugie czekał siedem lat.

Wkrótce dostąpił kolejnego wtajemniczenia; posłyszał, że w Szymbarku za Gorlicami Austriacy przywieźli balon obserwacyjny na uwięzi. Żądny zaspokojenia ciekawości przeszedł kilkanaście kilometrów, aby obejrzeć ów cud techniki. Stał opodal balonu kilka godzin, aż się na niego napatrzył. Z dość długiej wędrówki wracał rozpromieniony i szczęśliwy. Nie żałował ani czasu, zmęczenia, ani przebytej drogi. W jakiś czas później był świadkiem przelotu samolotów — austriackich i rosyjskich. Przypatrywał się, jak zwykła artyleria polowa strzelała do lecących samolotów, oczywiście bez żadnego rezultatu.

Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości w gimnazjum klasycznym w Gorlicach, rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Tutaj przystąpił do restytuowania Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, z którym już wcześniej utrzymywał korespondencję. W okresie wojny Związek Awiatyczny przerwał swą działalność lotniczą. Po uzyskaniu zgody rektora, otrzymaniu pomieszczenia, przeniesieniu dokumentów przechowywanych w piwnicach uczelni, za pośrednictwem Towarzystwa Bratniej Pomocy zwołał zebranie organizacyjne Związku. Na nim to zaproponował wybranie Bolesława Lepszego — prezesem Związku. Sam natomiast podjął się prowadzenia spraw organizacyjnych, w tym także sekretariatu. Działo się to w marcu 1921 r. W tym samym roku spełniło się Jego drugie marzenie: wykonał pierwszy w życiu lot w charakterze pasażera na samolocie LVG-5, przy czym start i lądowanie odbyło się na lotnisku janowskim.

Następował stopniowy rozwój Związku Awiatycznego, którego prezesem w latach 1924—1925 był Franciszek Janik. W czerwcu 1927 r. złożył egzamin dyplomowy z wynikiem bardzo dobrym. Uzyskał roczne stypendium im. Tadeusza Kościuszki w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Nie mógł jednak wyjechać za granicę, ponieważ jednym z warunków umożliwiających studia w USA był stan wolny; inż. Janik był już żonaty.

Po uzyskaniu dyplomu został starszym asystentem prof. Maksymiliana Hubera, a następnie prof. Zygmunta Fuchsa na Katedrze Aerodynamiki Politechniki Lwowskiej. Prowadził badania rozkładu ciśnień na budynkach owiewanych przez wiatr. Nadzorował wówczas budowę tunelu aerodynamicznego.

Zdolności, jakie wykazywał na uczelni, szybko zwróciły uwagę wybitnych konstruktorów. Szybko też przeniesiono Go do Biura Konstrukcyjnego Broni Pancernej Instytutu Badań Inżynierii w Warszawie, w którym w ciągu dwuletniej pracy zaprojektował m.in. napęd czołgu TK. Konstrukcja napędu uzyskała wysoką ocenę ekspertów. Równolegle z wykonywaną pracą uzupełniał studia z aerodynamiki na Politechnice Warszawskiej. Jego zamiłowania do badań doświadczalnych i dociekań teoretycznych zwróciły uwagę prof. Czesława Witoszyńskiego i prof. Gustawa Mokrzyckiego. Ten ostatni, jako dyrektor IBTL, załatwił formalne przejście inż. Janika do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa.

Po objęciu stanowiska kierownika Działu Płatowców IBTL zorganizował sekcję kontroli obliczeń, której zadaniem było sprawdzanie i unowocześnianie obliczeń prototypów samolotów i szybowców oraz przeprowadzanie prób statycznych. Prowadząc dział płatowców opublikował w biuletynie IBTL szereg przyczynków naukowych, a także przestudiował i przeanalizował przepisy budowy samolotów wielu krajów, ustalając wymagania dotyczące jakości, poziomu i zakresu obliczeń. Rezultatem tych dociekań była „Krzywa wyrwania", która została zgłoszona na konferencję CINA, w Paryżu, w 1937 r., jako przepis międzynarodowy. Ze względu na niemożność wyjazdu inż. Janika na konferencję, wniosek ten odłożono i dopiero po II wojnie światowej USA wprowadziły go do międzynarodowych przepisów ICAO. Świadczy to o naukowej wartości i trafności doboru funkcji ciągłej pod nazwą „Krzywa wyrwania".

Wolne chwile, a w tym również urlopy, przeznaczał na szkolenie i treningi lotnicze: po prostu na latanie. Zapoczątkował je w Warszawie w 1941 r., a następnie kontynuował w czasie drugiej wyprawy szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego do Polichna. Kilkakrotnie wyjeżdżał do Bezmiechowej. Wreszcie w 1937 r. uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową jako 736 pilot na świecie. W 1933 r. ukończył, z bardzo dobrym wynikiem, szkolenie samolotowe w Aeroklubie Warszawskim. Ten fakt pozwolił dowódcy lotnictwa skierować Go na przeszkolenie na samolotach wojskowych w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Pomyślny jego wynik zadecydował, iż przeniesiono Go w rezerwie z piechoty do lotnictwa (w stopniu ppor. pil. rez.).

Po zwycięstwie Franciszka Hynka i Zbigniewa Burzyńskiego w zawodach o puchar Gordon-Bennetta w 1933 r. postanowił latać także i na balonach wolnych. Ukończył



Załoga balonu wolnego „LOPP", inż. Franciszek Janik (po lewej) oraz Antoni Janusz, która po starcie w Belgii zajęła pierwsze miejsce w XXVI zawodach o puchar Gordon Bennetta w 1938 r.

z powodzeniem szkolenie w II Batalionie Wojsk Balonowych w Legionowie w 1934 r. i uzyskał licencję, jako pierwszy w naszym kraju cywilny pilot balonowy. Otrzymanie takiej licencji nie było łatwe. W tym czasie wszyscy piloci reprezentujący sport balonowy rekrutowali się spośród wojskowych. Inż. Franciszek Janik nie tylko przełamał barierę niedostępności sportu balonowego dla cywilów, ale trzykrotnie uczestniczył w Międzynarodowych Zawodach Balonów Wolnych o puchar Gordon-Bennetta.

Wypada wspomnieć fakt, który charakteryzuje osobowość inż. Janika. Otóż dwa ostatnie samodzielne loty balonowe — zgodnie z przepisami międzynarodowymi — powinien wykonać najpierw w dzień, a następnie w nocy. On jednak odwrócił tę kolejność, wywołując tym samym niemałą sensację. Jego decyzję uznano za tak niezwykłą, iż sam dowódca Wojsk Balonowych w otoczeniu wyższych oficerów przybył na miejsce startu przed halą balonową w Legionowie, aby obserwować odlot. Balon „Gopło", którym poleciał inż. Janik, wylądował pomyślnie trzy kilometry od granicy Prus Wschodnich. Ten właśnie lot zadecydował o uzyskaniu licencji oraz wyznaczeniu do udziału w zawodach o puchar Gordon-Bennetta w 1936 r.

W okresie trwania Challenge'u 1934, podczas pokazów na lotnisku mokotowskim, demonstrował po raz pierwszy w Polsce skakankę balonową, czyli tzw. jumping. Nowość ta bardzo spodobała się publiczności, a przede wszystkim młodzieży, którą następnie szkolił w jumpingu w Aer. Warszawskim.

W czasie pracy w Lubelskiej Wytwórni Samolotów zorganizował próby fabryczne w locie, był także prezesem Aeroklubu Lubelskiego, w którym przeszkolił się w sporcie spadochronowym. Pracując natomiast jako główny obliczeniowiec Państwowych Zakładów Lotniczych (Wytwórnia Płatowców — Okęcie) wykonał obliczenia do projektów 9 samolotów, w tym 6 krajowych („Mewa", „Sum", „Lampart", „Kobuz", „Jastrząb" i „Sokół"). Osobiście sprawdził i skorygował obliczenia 73 prototypów samolotów i szybowców, w tym 25 samolotów turystycznych, 9 komunikacyjnych, 21 wojskowych, 18 szybowców i motoszybowców, balonu zaporowego i obserwacyjnego, a także kabiny stratostatu „Gwiazda Polski".

Wysokie umiejętności zawodowe wpłynęły na decyzję dowódcy lotnictwa powołania Go jako eksperta do Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Do września 1939 r. brał udział jako pilot: w zawodach samolotowych na terenie kraju, w krajowych i międzynarodowych zawodach balonowych; zajmował w nich czołowe miejsca. Był instruktorem balonowym i przewodniczącym sekcji balonowej AW, członkiem zarządu AW, a także członkiem zarządu ARP.

Opracował także polskie przepisy budowy samolotów, które jednak nie ukazały się drukiem, ponieważ nie zostały ostatecznie uzgodnione do wybuchu II wojny światowej przez ministrów Komunikacji, Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu. Wyciąg z tych przepisów pt. „Wymagana wytrzymałość samolotu" został zatwierdzony przez Instytut Techniczny Lotnictwa i przez wiele lat po wojnie służył za wytyczne dla konstruktorów i studentów w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu i Łodzi.

Z chwilą wybuchu II wojny światowej ewakuował się wraz z PZL-em do Rumunii, a stamtąd do Francji. Tam, jako zastępca szefa Biura Studiów Wytwórni Samolotów CAPRA, pracował nad projektem dwusilnikowego samolotu myśliwskiego. Po upadku Francji zaangażował Go rząd turecki. Zatrudniony został jako szef kontroli technicznej wytwórni samolotów tureckiej ligi lotniczej THK w Ankarze. Poza projektowaniem sprawdził obliczenia 3 prototypów samolotów, organizował próby w locie, opracował program badań w locie, a także napisał dla uniwersytetu w Stambule podręcznik lotniczy.

Po powrocie do kraju w 1946 r. rozpoczął pracę jako naczelnik w Ministerstwie Odbudowy. Opracował interesujący plan odbudowy przemysłu budowlanego, a także plan inwestycji. Po przejściu do Instytutu Lotnictwa przeprowadził montaż tunelu aerodynamicznego łącznie ze żmudną regulacją strumienia. Do tunelu tego zaprojektował aerodynamiczną wagę samostateczną — jedyną tego rodzaju na świecie. W latach następnych nadzorował budowę największego w Polsce tunelu aerodnamicznego, a po uzyskaniu tytułu profesora nadzwyczajnego (w 1957 r.), kierował budową tunelu naddźwiękowego. Opracował także część przepisów budowy szybowców oraz organizował laboratorium analogii reo-elektrycznej do badania przepływów potencjalnych. Oddzielną dziedziną działalności naukowej były zagadnienia astronautyki, a przede wszystkim mechaniki ruchu satelitów i w ogóle mechaniki ciał sztywnych.

Wprowadził do wykładów pomoce naukowe, przy czym Jego wykłady z mechaniki odznaczały się zwięzłością, ścisłością i głębokością ujęcia tematu, a zarazem jasnością, jak również nawiązaniem do bezpośrednich zastosowań inżynierskich.

Łącznie opublikował 56 prac, w tym 6 książek, 4 podręczniki oraz 7 wydań skryptowych. Ponadto napisał 11 recenzji prac doktorskich i habilitacyjnych oraz 8 recenzji monografii książek. Prowadził 7 prac doktorskich. Brał udział w 5 konferencjach naukowych oraz w 4 Międzynarodowych Kongresach Aero- i Astronautycznych.

Przez blisko pół wieku związany był z Politechniką Warszawską. W ostatnich latach był kierownikiem katedry, a następnie prodziekanem do spraw nauki.

Mimo pracy naukowo-dydaktycznej należał do czynnych sportowców i działaczy lotniczych okresu powojennego. Ukończył kurs akrobacji lotniczej dla instruktorów, był instruktorem balonowym, członkiem zarządu ARP i APRL, zarządu AW, był przewodniczącym komisji egzaminacyjnej przy MK dla pilotów doświadczalnych, jednym z inicjatorów reaktywowania sportu balonowego po wojnie, członkiem założycielem i członkiem prezydium Klubu Seniorów Lotnictwa APRL oraz wielu innych.

Jego związki z lotnictwem obejmowały okres ponad 50 lat. Ostatni lot balonem wykonał w 30 rocznicę zwycięstwa w zawodach o puchar Gordon-Bennetta (w 1968 r.). Na samolotach natomiast przestał latać w 1966 r. W okresie swego życia był czynny społecznie, sprawując z wyboru blisko 70 różnych funkcji.

Prof. Franciszek Janik, mimo iż w 1970 r. przeszedł na emeryturę, nadal pracował społecznie i naukowo. Popularyzował także lotnictwo i astronautykę, wygłaszał pogadanki, odczyty popularno-naukowe. Zmarł nagle 27 grudnia 1975 r., przeżywszy 75 lat.

*

Życie prof. Franciszka Janika stanowi piękną kartę historii lotnictwa polskiego, zapisaną niezwykłą aktywnością i oddaniem sprawom, którym poświęcił się bez reszty. Karta ta może być przykładem czego może dokonać jedno wielkie serce, które ukochało lotnictwo. Nie sława i rozgłos — jak mawiał profesor — lecz użyteczny wkład pracy niosącej postęp jest tym, co może każdy obywatel ofiarować Polsce, a człowiek uskrzydlony — lotnictwu.

Swojej idei — zawsze aktualnej — pozostał wierny do ostatnich chwil życia. Tego życia, które było tak bardzo potrzebne lotnictwu i nauce polskiej.

**TADEUSZ MALINOWSKI**

**WAŻNIEJSZE PUBLIKACJE, ODCZYTY, UDZIAŁ W KONFERENCJACH, ODZNACZENIA PROF. FRANCISZKA JANIKA (1900–1975)**

**ORYGINALNE PRACE NAUKOWE:** Obliczenie podwozia samolotu metodą sił jednostkowych (Warszawa, 1931), Wpływ masy kół na równowagę lądującego samolotu (Warszawa, 1932), Obciążenia samolotu w burzliwej atmosferze (Warszawa, 1935), Wymagana wytrzymałość samolotu (Warszawa, 1937), Krzywa wyrwania (Warszawa, 1947), Aerodynamiczna waga samostateczna (Warszawa, 1951), Prosty dowód twierdzenia Coriolisa (Warszawa, 1955), Zasady pomiarów turbulencji za pomocą anemometru drucikowego (Warszawa, 1957), Charakterystyka profilów załamanych (Warszawa, 1957), Prosty sposób wyznaczania bieguna przyspieszeń w zagadnieniach typowych (Warszawa, 1958), Obliczenie profili laminarnych metodą Epplera (Warszawa, 1962), Ruch wielokrotnie względny (Warszawa, 1964), Ruch punktu materialnego po chropowatej powierzchni stożka obracającego się około swej osi pionowej (Warszawa, 1965).

**PODRĘCZNIKI:** Radionawigacja lotnicza (wspólnie z Januszem Badowskim – Warszawa, 1954), Astronawigacja lotnicza (wspólnie z Zygmuntem Zbrowskim – Warszawa, 1955), Podstawowa nawigacja lotnicza (wspólnie z Czesławem Malinowskim – Warszawa, 1957), Loty w Kosmosie (Warszawa, 1967).

**SKRYPTY:** Calkul de Resistance de l'avion (Ankara, 1942), Mechanika (Warszawa, 1949), Mechanika ogólna – statyka (cztery wydania, Warszawa, 1951–67), Mechanika ogólna – kinematyka (cztery wydania, Warszawa, 1951–65), Mechanika ogólna – dynamika (trzy wydania, Warszawa, 1953–67), Zarys teorii pól (Warszawa, 1956).

**ODCZYTY ASTRONAUTYCZNE:** Wstęp do nawigacji kosmicznej (1971), Nawigacja lotów międzyplanetarnych (1975).

**UDZIAŁ W KONGRESACH ASTRONAUTYCZNYCH:** Madryt – 1958, Warna – 1962, Warszawa – 1964, Belgrad – 1967.

**ODZNACZENIA:** Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (1964), Złoty Krzyż Zasługi i dwukrotnie Srebrny (1934 i 1938).

**KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE WYRÓŻNIENIA SPORTOWE:** Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego; dyplomy FAI im. Montgolfiera i Tissandiera.

Prof. Franciszek Janik wśród młodzieży studenckiej.



# ŚMIGŁOWIEC KAMAN-SH-2F „SEASPRITE”




Oblot pierwszego prototypu śmigłowca Kaman H-2 „Seasprite” odbył się w 1959 r., ale konstrukcja ta jest stale rozwijana i unowocześniana — obecnie w produkcji znajduje się 10 wersji tego udanego śmigłowca. Początkowo śmigłowce „Seasprite” były używane do celów łącznikowych (wersje UH-2A, B i C) oraz do ratownictwa morskiego (wersje HH-2C i D). Ostatnie wersje (SH-2D i F) są przystosowane do zwalczania okrętów podwodnych według tzw. programu LAMPS (lekki powietrzny system wielozadaniowy). Dotychczas zbudowano ponad 200 śmigłowców Kaman „Seasprite” w różnych wersjach, przewiduje się jeszcze kilkadziesiąt egzemplarzy w najnowszej wersji SH-2F, wyposażonych wg programu LAMPS. Produkcję tej wersji rozpoczęto w 1973 r.

Kaman „Seasprite” jest trzymiejscowym, dwusilnikowym śmigłowcem zbudowanym w klasycznym układzie jednowirnikowym (z wirnikiem tylnym do równoważenia momentu reakcyjnego i sterowania), konstrukcji metalowej.

Wirnik nośny jest czterołopatowy. W najnowszej wersji „101” wirnik jest wzmocniony i ulepszony (wyeliminowano drgania). Żywotność całego wirnika wynosi 3 000 godzin lotu. Piasta wirnika wykonana jest z tytanu, prostokątne łopaty zbudowane są z duralu i laminatów. Sterowanie ogólne i cykliczne łopat odbywa się poprzez serwo-klapki sterujące. Liczba obrotów wirnika głównego — 287 obr/min. Również tylny wirnik, osadzony z lewej strony wysięgnika, jest czterołopatowy o łopatach prostokątnych. Napęd wałem wieloprzegubowym z przekładni głównej.

Kadłub typu „samolotowego” (bez przewężenia w tylnej części), konstrukcji półskorupowej, jest uszczelniony — co zapewnia pływalność w przypadku przymusowego wodowania. Bogato oszklona kabina mieści 3 osoby załogi: dwóch pilotów i operatora wyposażenia. Za kabiną znajduje się ładownia, w której normalnie można przewieźć dodatkowego pasażera lub rannego na noszach albo, po zdemontowaniu urządzenia dźwigowego boi dźwiękowej — czterech pasażerów lub dwie pary noszy. Owiewka dziobu kadłuba rozkłada się na boki w celu zmniejszenia gabarytu śmigłowca w czasie hangarowania na lotniskowcu. Wysięgnik wirnika tylnego poszerzony w dolnej części tworzy statecznik pionowy. Dwustronny statecznik poziomy o obrysie prostokątnym jest podparty zastrzałami.

Podwozie o układzie klasycznym, z głównymi dwukołowymi zespołami chowanymi w locie w kadłub. Tylne koło, w wersji SH-2F przesunięte do przodu w porównaniu do poprzednich wersji — nie chowane. Amortyzatory są jednopłynowe, typu „liquid spring”.

Napęd śmigłowca stanowią 2 silniki turbinowe General Electric T58-GE-8F o mocy 1 350 KM każdy zabudowane nad kadłubem z obu stron wału wirnika. Paliwo w ilości 1 500 l przechowywane jest częściowo w zbiornikach wewnętrznych, a częściowo w zbiorniku zewnętrznym o pojemności 450 l.

Śmigłowiec jest bogato wyposażony w urządzenia do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych, jak radar LN-66 HP, wykrywacz anomalii magnetycznych (MAD), boję dźwiękową opuszczaną na linie na powierzchnię morza (w zawisie), torpedy sterowane, bomby głębinowe, bomby oświetlające itp.

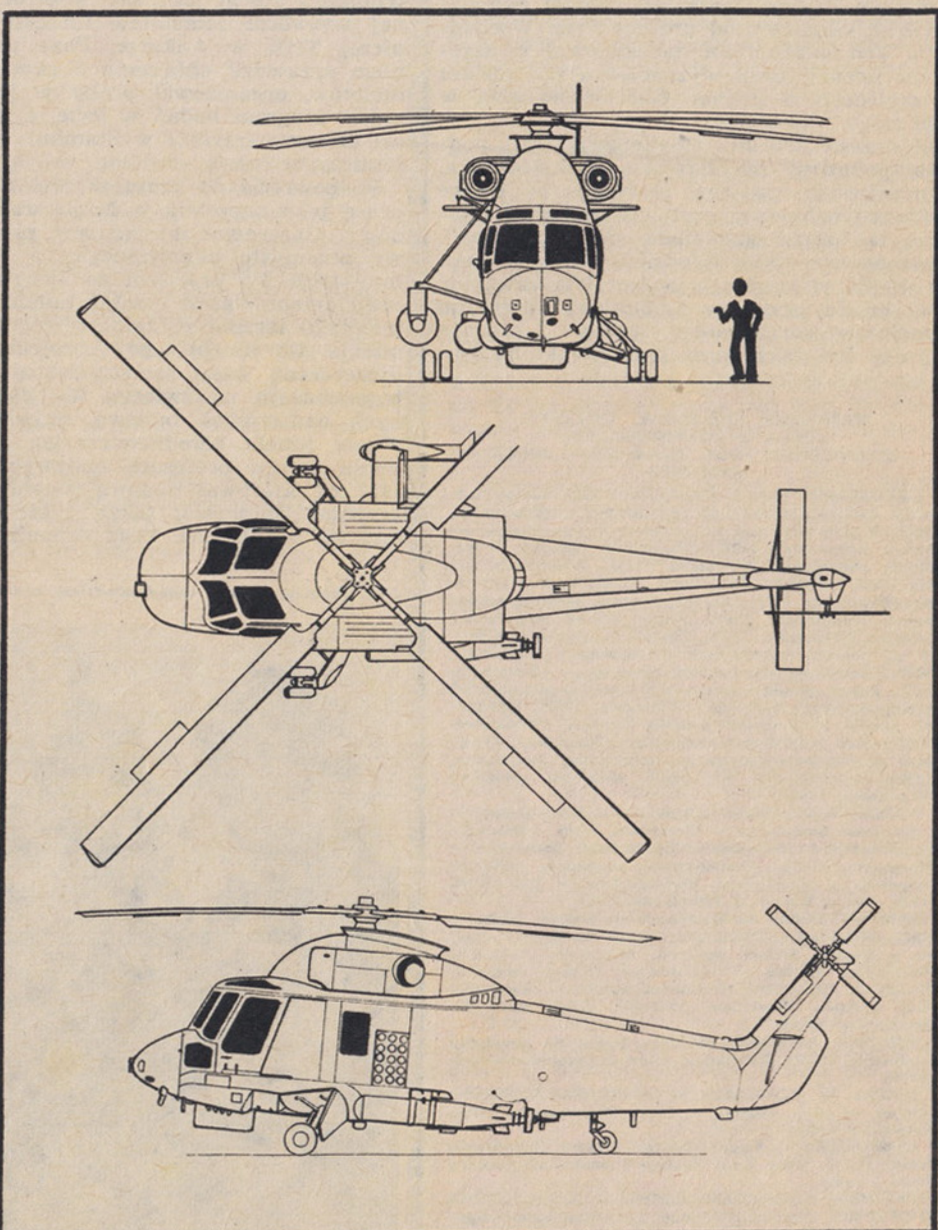
(J.Ś.)

## DANE TECHNICZNE

**Wymiary:** Średnica wirnika nośnego — 13,41 m, średnica wirnika tylnego — 2,45 m, długość całkowita — 16,03 m, długość w stanie złożonym — 11,68 m, wysokość — 4,72 m.

**Masy:** Masa własna — 3 193 kg, masa całkowita — 5 800 do 6 030 kg.

**Osiągi:** Prędkość max. — 265 km/h, prędkość przelotowa — 240 km/h, wznoszenie — 12 m/s, pułap dynamiczny — 6 860 m, pułap statyczny z wpływem ziemi — 5 670 m, pułap statyczny bez wpływu ziemi — 4 700 m, zasięg max. — 680 km.








15 stycznia z Przylądka Canaveral na Florydzie wystartowała amerykańska rakieta Titan III E-Centaur D1T-TE 364-4, własność NASA, unosząc na swym pokładzie nowego drugiego już satelitę-próbnik słoneczny Helios-B zbudowany w RFN. Próbnik przeznaczony jest do badania promieniowania słonecznego, a także oddziaływania Słońca na Ziemię. Czas pracy nowego próbnika (pierwszy Helios wystartował w grudniu 1974) przewidziano na około 18 miesięcy. Próbnik powstał w zakładach Messerschmitt-Boelkow, na zamówienie federalnego ministerstwa do spraw technologii, przy wydatnej współpracy amerykańskiej NASA.

W dwa dni później z tegoż Przylądka wyniesiony został w przestrzeń kosmiczną amerykańsko-kanadyjski satelita łącznościowy CTS. Jest to największy satelita łącznościowy na świecie, dwudziestokrotnie wydajniejszy od znajdujących się obecnie w eksploatacji. Umożliwi on łączność nad całym obszarem Ameryki Północnej i Kanady.

Trzecia informacja, trochę spóźniona, dotyczy piątego satelity chińskiego. Otóż wprowadzony on został na orbitę okołoziemską 16 grudnia ub.r., obiegając naszą planetę na wysokości 379 km w apogeum i 185 km w perigeum. Bliższych danych o tym nowym obiekcie kosmicznym, niestety, brak.

Amerykański próbnik międzyplanetarny o masie zaledwie 50 kg znany jako Pioneer-6 ustalił jak na razie wszechświatowy rekord długotrwałości przebywania w przestrzeni kosmicznej. Może dokładniej — rekord niezawodności aparatury pokładowej obliczonej na około 10 lat. Informacje, które docierają do nas z pokładu próbnika z odległości ponad 500 mln km, umożliwiają rozszyfrowanie wielu niewiadomych. Dla przykładu warto wymienić, że Pioneer-6 pozwolił na określenie temperatury i innych właściwości korony słonecznej, przyniósł dane o burzach słonecznych, a również wyjaśnił nieco zjawiska związane z kometą Kohoutka, ściślej z jej ogonem. Wyniki pomiarowe próbnika umożliwiły uczonym prognozę występowania burz słonecznych, a więc zakłóceń w odbiorze radiowym, a nawet zaburzeń występujących w żywych organizmach. Dane te wykorzystały liczne instytucje — od medycznych począwszy, a na służbach ratowniczych i nawigacyjnych skończywszy.

W Wielkiej Brytanii zostanie zbudowana naziemna stacja łączności satelitarnej dla potrzeb Poczty. Umiejscowiona zostanie, jak informuje tygodnik „Flight", w pobliżu miejscowości Madley w Herefordshire. Przewidywane jest umieszczenie sześciu anten.

Od szeregu lat trwają rozmowy, układy, przygotowania do budowy statelitarnego systemu nawigacyjnego dla porzeb lotnictwa cywilnego operującego nad Atlantykiem. Satelita, nosząca nawet nazwę Aerosat, miał szansę pomyślnych narodzin, bo wystarczyłoby porozumienie, podpisanie odpowiedniego papierka między zainteresowanymi stronami w Europie i Ameryce Płn. Już, już sprawa mogła być załatwiona. Ale ostatnio napływają niepokojące wieści, a prasa francuska nie ukrywa, że projekt satelity lotniczego umarł śmiercią naturalną. Pojawiły się trudności finansowe, a niektórzy z komentatorów twierdzą, że jeszcze większe były trudności polityczne. Sprawa, jednym słowem, nie została załatwiona z pożytkiem dla lotnictwa transportowego, czyli mówiąc inaczej dla pasażerów korzystających z komunikacji transatlantyckiej.

Francuska rakieta Ariane wystartuje za cztery lata z Gujany. Ale już zbierane są projekty jak najlepszego wykorzystania całego przedsięwzięcia. Między innymi radioamatorzy chcą, przy okazji, wprowadzić na orbitę geostacjonarną małego 67 kg satelitę amatorskiego. Satelita Amsat-Oscar-8, umożliwiłby prowadzenie szeregu doświadczeń w pasmie radioamatorskim.

P. E.

## SPORT

■ **We wrześniu** ub. r. w Szwajcarii wykonano pierwszy w Europie skok spadochronowy z kosza balonu na ogrzane powietrze. Nie jest to ani rekord ani wielki wyczyn sportowy, ot, po prostu ciekawostka. Pierwszym skoczkiem w Europie był Hans Bergmann, a pilotował balon Kurt Ruenzi. Skok odbył się z wysokości około 1000 m, podczas opadania balonu z prędkością około 3 m/s. Po skoku, a więc po zrzuceniu ładunku około 100 kg (pilot plus spadochron), balon w dalszym ciągu opadał bez najmniejszych zakłóceń, a następnie po krótkim locie pomyślnie wylądował.

■ **Światowy** rekord prędkości lotu naokoło kuli ziemskiej należy do Roberta Nucklestona i jego brata Petera. Startując z Seattle oblecieli na samolocie z silnikiem tłokowym (podklasa C-1-c 1000—1750 kg) kulę ziemską w 12 dni 3 godz. i 29 min, lecąc z prędkością 128,277 km/h. Rekord ustanowiony został w dniach 23.8—4.9.1975 r.

■ **Również** światowy rekord prędkości lotu naokoło świata ustanowiono w podklasie C-1-e (3000—6000 kg) dla samolotów z silnikami tłokowymi. Australijczycy Denys Dalton i Gwynne Jones oblecieli kulę ziemską w 122 godz. 19 min 57 s, lecąc z prędkością 327,73 km/h. Rekord ustanowiono w dniach 20—25.7 1975.

## TRANSPORT

■ **Dyrektor generalny** IATA przewiduje, że rok bieżący będzie dla transportu lotniczego znacznie lepszy niż dwa poprzednie. Jego zdaniem, pasażerskie przewozy lotnicze towarzystw IATA zwiększą się w roku 1976 o ok. 8%.

■ **Według wstępnych** danych, „Aerofłot" przewiózł w roku ubiegłym 92 mln pasażerów oraz 2,5 mln ton towaru i poczty. „Aerofłot" eksploatuje obecnie sieć linii regularnych długości 800 tys. km. Łączy ona ok. 3500 miast i osiedli. Linie międzynarodowe docierają do 69 krajów na wszystkich kontynentach.

■ **14% ogólnej** pracy przewozowej „Aerofłotu" przypada na oddział moskiewski. W roku ubiegłym samoloty tego oddziału latając do 160 miast przewiozły 8 mln pasażerów i 134 tys. ton ładunków. W okresie szczytów przewozowych moskiewskie porty lotnicze Wnukowo i Domodiedowo obsługiwały do 70 tys. pasażerów na dobę.

■ **W związku** z pogarszającą się sytuacją finansową lotniczych towarzystw zachodnioeuropejskich, od pewnego czasu rozważana jest w krajach Beneluxu możliwość połączenia trzech towarzystw lotniczych tych krajów na wzór SAS-u. Zwolennikami „Air Beneluxu" są Belgowie, Holendrzy natomiast odnoszą się do tego z dużą rezerwą.

■ **Ogłoszony** przez zarząd portu lotniczego Frankfurtu n/M konkurs na najlepsze osiągnięcia w zakresie ograniczenia hałasu lotniczego z sumą nagród 2,5 mln DM wygrała „Lufthansa", przed towarzystwami „Pan American", „Condor", „Air India" i KLM. Uzyskując 1,5 mln nagrody, „Lufthansa" wydała w roku ubiegłym w związku z akcją zwalczania hałasu lotniczego 7 mln DM.

■ **Towarzystwo** TWA sądzi, że „Concorde" już w pierwszym roku eksploatacji linii atlantyckich mógłby spowodować ubytek wpływów tego towarzystwa o około 20 mln dol.

■ **Jak się okazuje,** „Concorde" ma zagorzałych przeciwników także w Europie, w krajach EWG. Prezes „Lufthansy" oświadczył ostatnio w jednym z wywiadów prasowych, że gdyby jego towarzystwo miało otrzymać „Concorde" nawet darmo, to nie przyjęłoby ono tego podarunku.

■ **Stale** zwiększa się zastosowanie samolotu w obsłudze rolnictwa. Obecnie w służbie agrolotniczej zatrudnionych jest na świecie ok. 23 400 samolotów, w tym 10 700 w Europie i 10 500 w obu Amerykach. Obszar pól i lasów objętych akcją lotniczą ocenia się na ponad 200 mln ha, z czego połowa przypada na Europę, a głównie na Związek Radziecki. (o)

■ **Od 13 do 21 marca** „Interflug" (NRD) prowadzi przy współpracy z towarzystwami lotniczymi „Malev" (Węgry), JAT (Jugosławia), KLM (Holandia), SAS (Skandynawia), „Swissair" (Szwajcaria), „Air France" (Francja), „British Airways" (Wielka Brytania), specjalne loty podczas wiosennych Targów Lipskich 1976 r. Lipsk otrzyma bezpośrednie połączenie z następującymi miastami: Pragą, Budapesztem, Belgradem, Zagrzebiem, Amsterdamem, Brukselą, Paryżem, Zurychem, Mediolanem, Wiedniem, Londynem i Kopenhagą. Oprócz tego istnieje wiele stałych połączeń lotniczych między Lipskiem i Berlinem-Schoenefeld. Dla informacji podróżnych „Interflug" przygotował w mieście targów wiele biur oraz punktów usługowych i informacyjnych.




Ponad 20 lat temu, 27 lutego 1956 r., rozpoczęły się loty pasażerskie na trasie Berlin — Lipsk. Od roku 1919 jest to pierwsze i najstarsze targowe połączenie lotnicze świata.

Od 1956 r. odprawiono na lipskim lotnisku ponad 400 000 pasażerów, z tego od 1970 r. ok. 190 000 osób odwiedzających Targi. Począwszy od Wiosennych Targów 1956 r., „Interflug" przeprowadza loty z i do Lipska.



(„Shell Aviation")

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fèdèration Aèronautique Internationale w Paryżu (FAI).

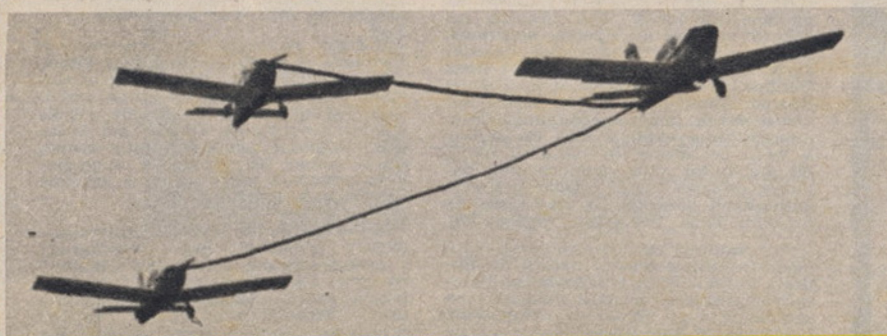
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

**REDAGUJE ZESPÓŁ:** JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
**WARUNKI PRENUMERATY:** cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; — do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy, składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa–Książka–Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
**OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 30.I.1976 r. Zam. 95
INDEKS 37606 J-45



## HOLOWANIE

Unikalny pokaz holowania dwóch samolotów „Rallye" ze stojącymi śmigłami przez samolot turystyczny „Rallye-235GT". Może on holować 4 szybowce jednocześnie. Silnik — 235 KM.



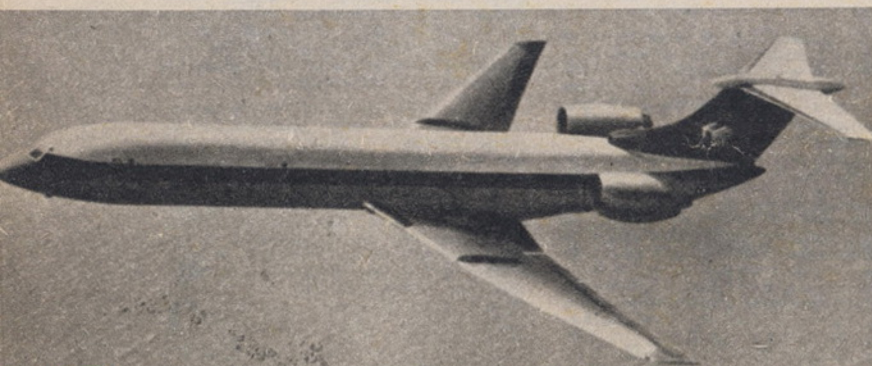
## SPOTKANIE

W ZSRR odbyło się spotkanie weteranów, lotników francuskich z eskadry „Normandie-Niemen" z ich bojowymi towarzyszami z byłej 303 radzieckiej dywizji lotniczej. Goście francuscy odwiedzili m.in. miejsca walk na Białorusi. Na zdjęciu wykonanym w Mińsku widzimy m.in.: dowódcę byłej 303 dywizji lotniczej gen. Zacharowa (4 od prawej) oraz dwóch generałów francuskich — Cuffaut (1 z lewej) i Pouyade (3 od prawej).

## POKAZY

W CSRS gościł zespół francuskich pilotów lotni, którzy wykonali tam loty pokazowe.





## DWUSILNIKOWY „TRIDENT"

Dwusilnikowy „Trident" ma przewozić na trasach krótkich i średnich 150—200 pasażerów. Silniki CPM-56 o ciągu 10 000 kG każdy. Przewiduje się ulepszenie płata oraz przedłużenie kadłuba.

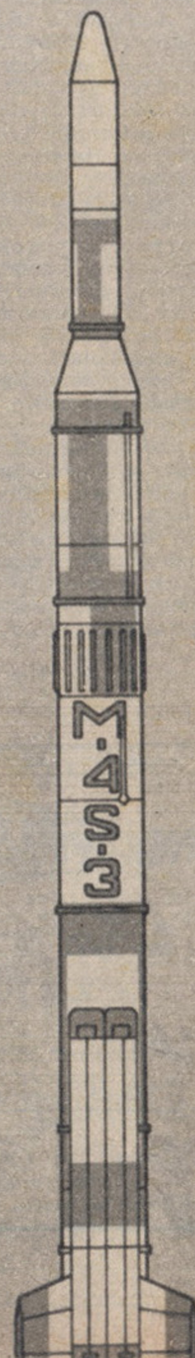
Zdjęcia i rysunki: „Letectvi + Kosmonautika", „Aviation Magazine", „Aerokurier", „Avia".

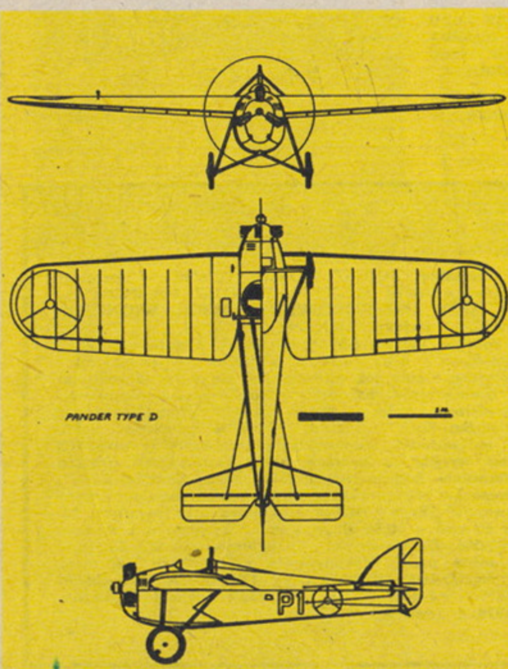
## STATYSTYKA

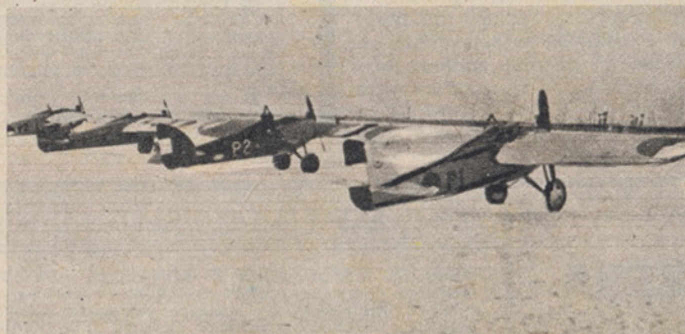
Na 50 541 wypadków komunikacyjnych w 1974 r. w USA — 44 950 wydarzyło się na autostradach, 8600 — na przejściach dla pieszych, 3376 — na motocyklach, 1854 — na statkach, 696 — na kolei, 1757 — w lotnictwie (z tego 1290 w lotnictwie sportowym, turystycznym i dyspozycyjnym oraz 467 w lotnictwie komunikacyjnym). A więc lotnictwo jest stosunkowo bezpieczne.

## JAPOŃSKA RAKIETA KOSMICZNA

Rysunek przedstawia 4-stopniową rakietę nośną Mi-4S-3. Rakiety typu Mi-4S są od 1971 r. typowymi rakietami nośnymi podczas eksperymentów kosmicznych w Japonii, m.in. do wprowadzania na orbitę sztucznych satelitów („Tansei-1 i 2", „Shinsei", „Denpa", „Taiyo"). Długość — 23,570 m, średnica max. — 1,42 m, masa przy starcie — 43 590 kg, ładunek użyteczny — 120 kg na orbicie 500 km. Rakieta ma barwę srebrzystą (dural), zaś wszystkie napisy i ozdobniki są w kolorze krwistoczerwonym.



## WYSTARCZYŁO 25 KM

Wprawdzie w naszym dziale pokazujemy z reguły najnowsze osiągnięcia techniki lotniczej i astronautycznej, tym razem zamieszczamy ciekawostkę sprzed 50 lat. Nie bez powodu: Jest to pierwszy holenderski jednomiejscowy samolot sportowy „Pander-D" z 1924 r., wyposażony w silnik 3-cylindrowy o pojemności skokowej 2000 $cm^3$ i mocy max. — 25 KM przy 1700 obr./min. Samolot był budowany seryjnie i używany do 1935 r. Wsławił się przelotem z Rotterdamu, przez Paryż i Awinion — do Barcelony. I to wszystko z silnikiem o mocy zaledwie 25 KM! Warto dodać, że twórcą samolotu był znakomity konstruktor J. D. Carley, który miał na swym koncie samolot latający z silnikiem Indian o mocy 10—12 KM.

Rozpiętość — 8,00 m, długość — 4,95 m, wysokość — 1,65 m, pow. nośna — 10,80 $m^2$. Masa własna — 190 kg, masa całkowita — 306 kg. Prędkość max. — 120 km/h, prędkość przelotowa — 90 km/h, prędkość min. — 50 km/h, czas wznoszenia na 1000 m — 9 min., czas trwania lotu max. — 7 h, rozbieg — 50 m.